

3- 2. 21

Fischer
Mr Louis Thoin

no 530

*Belgique Belgique sacrée pour la nouvelle aurore,
Avec le marteau et la proue.....*

(D'après G. D'ANNUNZIO.)

L'EFFORT MARITIME BELGE

PENDANT LA GUERRE

PAR

Marcel BALOT

Avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles

PRIX : 75 Centimes

IMPRIMERIE DU « HAVRE-ECLAIR »
11, RUE DE LA BOURSE, LE HAVRE (Seine-Inférieure)

1918



AVANT-PROPOS

Pour des raisons d'ordre militaire, faciles à comprendre, les renseignements contenus dans les pages qui suivent sont forcément et volontairement incomplets.

Incomplets n'est pas ici synonyme d'inexacts ; puisés aux sources autorisées les plus sûres, ils peuvent être considérés comme le thème d'un ouvrage plus considérable que nous publierons, si les circonstances le permettent, aussitôt que la victoire nous aura apporté la paix.

Telle qu'elle est, dans sa forme actuelle, notre étude sur « L'Effort Maritime Belge pendant la Guerre » servira tout au moins à faire connaître une des manifestations les plus remarquables et les plus généralement ignorées de l'esprit d'initiative, d'organisation, de ténacité et de persévérance des Belges.

MARCEL BALOT,
Avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles.



L'EFFORT MARITIME BELGE

PENDANT LA GUERRE

I

LA BASE NAVALE BELGE

I. — ORGANISATION

L'Etat-Major de l'Armée ayant décidé la constitution d'un service d'ANNEXES FLOTTANTES à la base secondaire de ravitaillement à établir dans la région maritime, convoqua le 4 octobre 1914 au G. Q. G. à Anvers, le Colonel CORNELLIE, alors capitaine de réserve d'Artillerie de forteresse, le commissaire de marine HENNEBICQ et le commis-chef de la Marine de l'Etat LIBBRECHT.

Dans une note collective adressée au G. Q. G., le Colonel CORNELLIE et MM. HENNEBICQ et LIBBRECHT exprimèrent le vœu que le service comprît une direction nautique et militaire de transports maritimes et fluviaux sous l'autorité de l'officier supérieur pré-nommé et un service d'affrètement qui, pour conserver le maximum de liberté d'action, devrait rester civil.

Le 6 octobre 1914, le Colonel CORNELLIE se rendit à Ostende pour prendre les mesures préparatoires en attendant que M. LIBBRECHT mît à sa disposition les navires nécessaires à l'installation des Ateliers d'Artillerie et des dépôts. — Il trouva à Ostende les dépôts d'habillement, le Magasin Central d'Habillement et le Parc d'Automobiles de Réserve, tandis que les services de l'artillerie étaient tous à Zeebrugge.

II. — EVACUATION D'OSTENDE

La situation s'aggravant et aucun des navires qui devaient être fournis à l'intervention de M. LIBBRECHT n'étant annoncés, le Général-Major CUVELIER chargea la Commission des Marchandises et Navires saisis de réquisitionner, en vertu du vieux droit d'angarie, tous les bateaux disponibles dans les ports de Zeebrugge et de Bruges ; le Colonel CORNELLIE reçut l'ordre d'agir de la même façon à Ostende et à Nieuport.

Ces dispositions permirent d'embarquer en deux jours et demi (11, 12 et 13 octobre) tous les approvisionnements de l'armée : les divers dépôts, le Magasin Central d'Habillement, le Parc d'Automobiles de Réserve, les Etablissements d'Artillerie, l'Institut Cartographique Militaire, le matériel des Pontonniers du Génie, une

dizaine de milliers d'hommes et de nombreux blessés. Un navire de nationalité allemande se trouvait désarmé dans le port d'Ostende. Lui ayant donné le nom de *Général Leman*, le Colonel CORNELLIE y plaça un équipage belge et y embarqua tout ce qui se présenta.

III. — RÉORGANISATION A CALAIS

Par suite de la précipitation avec laquelle dut se faire l'évacuation d'Ostende, le premier souci en arrivant à Calais fut de mettre de l'ordre dans les approvisionnements des divers dépôts éparpillés sur les différents bateaux.

Ce service de réorganisation, qui nécessita de nombreux déhalages, dura environ un mois. Pour effectuer les manipulations spéciales des dépôts flottants, le Général-Major BIHIN mit, le 22 octobre, une compagnie de Pontonniers à la disposition du Colonel CORNELLIE.

IV. — RÉFUGIÉS

La ville de Calais était encombrée de réfugiés belges et français.

A la demande du Lieutenant-Général CLOOTEN, commandant la Place, le Colonel CORNELLIE, de concert avec l'Amirauté anglaise, prit des dispositions pour assurer leur évacuation par les steamers *Archimède*, *Architecte*, *Trevehoe*, *Lord Tredegare*, *Adenwen*.

Ces moyens d'évacuation étant insuffisants, le chef de service des Annexes Flottantes se mit en rapport avec le capitaine de frégate MARTEL, commandant le front de mer, qui, avec un dévouement au-dessus de tout éloge, facilita l'évacuation des réfugiés par les steamers *Amiral Ganthaume*, *Ville d'Oran*, *Ville de Tarmatare*, *Guatemala*, *Savoie*, *Caravella*, *Champlain*, *Amiral Maillon*, *Malte*, *Cambrai*, *Ville de Cette*, *Niagara* et *Roy Lallin*.

Grâce à ces moyens, du 23 octobre 1914 au 30 mars 1915, 35.988 hommes, femmes et enfants furent transportés par mer à La Pallice.

V. — GRANDS BLESSÉS

Bientôt (fin octobre) de nombreux convois de blessés donnèrent une importance considérable au service de l'évacuation des blessés.

Grâce à l'intervention prompte et charitable de la « SHIPPING FEDERATION », nous reçûmes sans retard deux navires hôpitaux, le *Paris* et l'*Ella*, qui, après quelques voyages, servirent de stations flottantes fixes.

Le Gouvernement anglais mit également à notre disposition, pour l'évacuation vers Southampton, les paquebots *Petersbourg*, *Copenhague* et *Munich*, ainsi que les navires-hôpitaux *Plassey* et *Agadir*.

Au mois de décembre, le navire-hôpital français *Tchad* effectua également quelques transports pour le compte du service de santé belge.

VI. — EMPLOI DES PAQUEBOTS DE L'ÉTAT

Le Colonel CORNELLIE, qui avait réclamé l'utilisation prompte et régulière de nos malles, obtint satisfaction vers la fin du mois d'octobre 1914.

Le steamer *Ville-de-Liège*, qui avait été affecté à Anvers à la Pharmacie Centrale, fut désaffecté à Calais.

Les paquebots *Rapide*, *Léopold II* et *Princesse Clémentine* firent la navette entre Cherbourg et Calais avec de légers blessés et des recrues.

En août 1915, l'Administration de la Marine a mis nos plus belles unités à la disposition de l'Amirauté britannique, qui les a transformées en installations hospitalières.

VII. — ORGANISATION D'UN SERVICE DE COURRIERS

A) LE HAVRE. — Un service régulier de transports par mer fut inauguré vers la fin du mois d'octobre 1914.

L'Ecole de Pyrotechnie s'était installée en France le 20 octobre. Les chemins de fer étant encombrés, on fit venir par mer les munitions à envoyer au front et l'Arsenal de Construction renvoya à la Pyrotechnie les douilles vides et les canons à réparer.

Les steamers *Wharfedale* et *Belgique*, affrétés à temps (Time Charter), furent spécialement affectés à ce service ; les courriers de Londres firent également quelques traversées et enfin, dans les cas urgents, des caboteurs, tels que *Les Deux Frères* et *l'Emma*, furent affectés à ce voyage.

Ce service fut supprimé vers la fin du mois de novembre, le Département de la Guerre ayant décidé, à la suite des premiers méfaits des sous-marins allemands, de faire ses expéditions par chemin de fer.

B) LONDRES. — Le Parc d'Automobiles de Réserve s'était vu dans l'obligation d'établir à Londres une succursale pour la réparation des automobiles. On commença par expédier les automobiles avariés sur les vapeurs à licencié, qui devaient être redélivrés en Angleterre, — notamment les steamers *Koophandel*, *Graanhandel* et *Adolf Urban*.

PERSONNEL DES ANNEXES FLOTTANTES

Dans le courant du mois de novembre, le Ministre de la Guerre donna ordre d'évacuer vers l'Angleterre ou l'intérieur de la France les femmes et enfants des marins formant les équipages des Annexes flottantes.

Peu après, de nombreux marins dont le terme d'engagement était expiré exprimèrent le désir d'être licenciés pour prendre du service à bord des navires anglais où ils pouvaient gagner des salaires très élevés. Force fut de laisser partir les matelots de nationalité étrangère, mais les Belges furent maintenus.

Le Colonel CORNELLIE avait déjà songé à créer un corps spécial de personnel militaire marin, dont la nécessité se faisait impérieusement sentir. Il proposa soit de militariser les matelots belges des Annexes Flottantes, soit de licencier les équipages civils et de les remplacer par des militaires choisis parmi les marins de l'armée belge.

En janvier 1915, la nécessité de placer des équipages à bord des voiliers affrétés sans personnel par les transports maritimes, fit ressortir plus encore l'utilité de cette proposition.

COMPAGNIES DES ANNEXES FLOTTANTES

Depuis le mois d'octobre 1914 jusqu'au mois de mars 1915, les soldats de la compagnie de Pontonniers firent le déchargement des courriers ordinaires venant de Londres. La susdite compagnie ayant été rattachée à l'armée de campagne, il fallut recourir à des entrepreneurs civils.

La nécessité de créer une compagnie spéciale se fit sentir de plus en plus. Le premier contingent fut fourni par les matelots des malles-postes et les pêcheurs belges de Miljord Haven et Sweansea. En juillet 1915 la compagnie fut complétée par une série de détachements venant des centres d'instruction et du camp du Ruchard. L'ensemble fut dénommé : « Compagnies des Annexes Flottantes ». Les effectifs dépassent actuellement (*censure*), sans compter plusieurs centaines de prisonniers allemands employés comme débardeurs.

MANIPULATIONS

L'organisation de ce service fut facilitée par l'activité déployée par la compagnie de Pontonniers mise à la disposition du Colonel CORNELLIE le 22 octobre 1914. Tant de jour que de nuit, quelles que fussent les conditions atmosphériques, les hommes rivalisaient de zèle et d'entrain.

A cette époque, presque tous les achats de l'Armée belge se faisaient *cif* Calais. — Les marchandises arrivaient à Calais par les navires de la « South Eastern and Chatham Railway » et par les steamers *Rubis* et *Topaze* de la Société Cockerill, qui transportaient également des marchandises pour le commerce et l'Intendance française.

Outre que les frêts étaient extrêmement élevés, ce système causait des retards dans les relations postales ; les connaissements pour les premiers bateaux n'arrivaient jamais aux services destinataires que longtemps après l'arrivée des marchandises elles-mêmes, et les documents du bord n'étaient pas assez complets pour permettre de trouver les destinataires. Afin de remédier à cet inconvénient, le Colonel CORNELLIE proposa d'employer le restant disponible à bord des courriers du Parc d'Automobiles de Réserve, affrétés en « Time Charter », pour le transport des approvisionnements achetés en Angleterre et de ne plus expédier à la tonne par les navires de la « S. E. C. R. » et de la Société Cockerill.

Ce système, qui a fait réaliser de sérieuses économies, fut adopté par le Département de la Guerre et fut étendu dans la suite par le Département de la Marine à des transports plus lointains et plus importants, quand l'expérience en eut démontré le bon fondement.

DEPLACEMENT DE LA BASE

L'Amirauté anglaise voyant le grand profit qu'on pouvait tirer de la situation géographique et des installations du port de Calais

résolut, en mars 1915, d'en faire sa base de ravitaillement. En conséquence, une convention fut conclue affectant au service de l'Armée belge le bassin Ouest de Calais et le port de Gravelines. Le transfert d'une partie des services belges de Calais à Gravelines s'effectua en l'espace de quelques jours.

AMENAGEMENT DU BASSIN OUEST (CALAIS)

La mise en état du bassin Ouest fut menée de façon magistrale. Les emplacements ne permettaient le déchargement simultané que de 5 navires ; on construisit deux emplacements en bois, dénommés « Appontements Nord » et « Appontements Sud ». Les déchargements furent facilités par l'achat d'une grue flottante et de trois grues à vapeur. Aux marées de mortes eaux les navires dépassant 17 pieds ne pouvaient pas accoster aux quais, fortement inclinés, dont ils restaient éloignés de 10 à 15 mètres. Dans ces conditions, les déchargements devaient s'opérer d'abord en allèges. Des dragages bien compris permirent aux navires de 20 pieds d'accoster à toutes marées, et à ceux de 23 à 24 pieds d'accoster à vives eaux. Enfin, plusieurs voies ferrées furent construites autour du bassin, ainsi que quatre grands hangars pouvant contenir 20.000 tonnes de marchandises.

Les efforts du Colonel CORNELLIE tendirent toujours à éviter l'encombrement du port de Calais, qui ne peut être considéré que comme un port de transit et nullement comme un dépôt. Il y a admirablement réussi.

NAVIRES D'AVOINE

Jusqu'au mois de septembre 1915, le déchargement des grands navires qui apportaient des cargaisons d'avoine pour l'armée était confié à des entreprises civiles. Ces déchargements nécessitent, en effet, non seulement une expérience consommée, mais aussi un matériel spécial et des hommes capables de fournir un effort soutenu pendant une douzaine de jours, les charte-parties stipulant que les navires doivent être déchargés à raison de 500 tonnes par jour (si ce chiffre n'est pas atteint, l'armée doit payer aux armateurs des surestaries élevées, se rapprochant généralement de 2.500 francs par jour).

Il y avait donc un certain risque à remplacer des équipes civiles, entraînées et bien payées, par des soldats qui n'avaient jamais fait pareil travail. L'expérience fut tentée cependant en septembre 1915 : la Base Navale déchargée par ses propres moyens le steamer *Queen Margaret*, qui apportait à Calais une cargaison de 5.793 tonnes d'avoine.

L'entreprise fut couronnée de succès. Les quantités déchargées journellement furent supérieures au total imposé et le Trésor belge réalisa, pour le déchargement de ce premier navire, un bénéfice de 19.000 francs.

Le tableau suivant indique les bénéfices réalisés pour les six premiers grands navires d'avoine déchargés dans ces conditions à Calais :

22 septembre	1915 : <i>Queen Margarel</i> ...	5.793 tonnes	Fr.	19.000
12 octobre	» : <i>Tweedale</i>	5.620 »	»	20.000
25 novembre	» : <i>Jarrewdale</i>	5.920 »	»	22.000
24 décembre	» : <i>Epathies</i>	5.157 »	»	16.500
15 janvier	1916 : <i>Jarrewdale</i>	5.992 »	»	21.000
1 février	» : <i>Gouverneur de Lantsheere</i> ...	4.166 »	»	15.000
TOTAL....		32.648 tonnes	Fr.	113.500

LES RECORDS DES ANNEXES FLOTTANTES

Partant du principe que rien n'est impossible, le Colonel CORNELLIE a fait accomplir à différentes reprises aux Annexes Flottantes des performances qui constituent des records. Une des plus typiques est le déchargement en cinq jours de la cargaison de bois du steamer *Princesse Clémentine*.

Ce vapeur, de l'Armement Dens (Anvers), commandé par le Capitaine BANEUX, avait quitté Québec avec un chargement de 102.752 pièces de bois, représentant 901 standards, d'une valeur facturée de £7,352.17.0. Annoncé pour le 25 octobre 1916, il arriva inopinément en rade de Calais le 14, soit onze jours avant la date fixée, et précisément à un moment où, par suite de la présence d'un grand nombre de navires dans le bassin Ouest, tous les emplacements à quai étaient occupés.

Le navire passa au bassin Carnot avec la marée du 14 au soir ; il y séjourna jusqu'au 25, date à laquelle il entra dans le bassin Ouest, pour y être placé en couple des malles postales. Le 26 il fut déhalé aux appontements Nord. Mais par suite du travail excessif qui incombait à cette époque aux débardeurs des Annexes Flottantes, le déchargement ne put commencer que le dimanche 29 octobre.

Pendant cette première demi-journée on met sur quai et sur wagons 3.705 pièces, soit 33 stds.

Le lendemain, le déchargement atteint 9.364 pièces représentant 82 stds.

Le 31, le capitaine du vapeur se présente au Commandant L. BALOT, dirigeant le travail de déchargement, pour lui expliquer la situation suivante :

Le *Princesse Clémentine* cessant de naviguer pour compte du Gouvernement belge après le déchargement de sa cargaison, les armateurs avaient accepté un affrètement qui entraînait pour le navire l'obligation de se trouver à Port Talbot au plus tard le lundi 6 novembre à 6 heures du matin, sous peine de la résiliation de la charte-partie, ce qui aurait causé aux armateurs un préjudice de 125.000 francs.

En même temps le capitaine se déclare prêt à payer tous les frais de main-d'œuvre occasionnés par un travail « overtime » et à verser une prime pour le travail accompli dans ces conditions par les hommes de bonne volonté.

Consultés individuellement, les hommes de la 1^{re} compagnie acceptent tous.

Avec l'autorisation du Général Gouverneur de Calais obtenue d'urgence, on décide qu'à partir de ce moment le travail commencera à 5 heures du matin pour cesser à 10 heures du soir. Le jour même on décharge sur quai et sur wagons 12.360 pièces soit 109 stds ; le 1^{er} novembre, 48.915 pièces soit 328 stds ; le 2 novembre, 25.857 pièces (gros madriers) soit 328 stds ; le 3 novembre, les 2.547 dernières pièces. A 9 heures du matin, le navire est vide ; il prend la mer le même jour à 3 heures de l'après-midi à destination de Port Talbot, après que le capitaine eût fait remettre aux débardeurs une somme de 4.500 francs.

Le déchargement commencé le dimanche 29 octobre, par une demi-journée de travail, et terminé le 3 novembre, à 9 heures du matin, a donc pris moins de cinq jours effectifs ; il représente une moyenne de 20.550 pièces ou 180 standards par jour. Les performances du 1^{er} et du 2 novembre, qui atteignent 328 stds, sont tout à fait remarquables si l'on considère que dans le commerce on stipule généralement un déchargement de 80 stds par jour pendant la belle saison.

La rapide exécution de ce travail a eu l'avantage de désencombrer le port de Calais et a permis de gagner cinq jours de location du vapeur *Trekevee*, dont le déchargement a pu commencer le 3 novembre après-midi au lieu du 8, date prévue. Le bénéfice réalisé de ce chef par le Gouvernement belge est évalué à 15.000 francs.

DECHARGEMENT DES NAVIRES DE BOIS

Durant le dernier trimestre de 1915, les Annexes Flottantes eurent à décharger une série de navires apportant des cargaisons de bois pour le service technique du Génie ; 6 de ces navires entrèrent en rade entre le 1^{er} et le 7 décembre.

Elles déchargèrent à la même époque, avec une rapidité exceptionnelle, malgré l'encombrement des quais, plusieurs grands navires apportant à Calais des billes pour l'Administration des Chemins de fer belges et différents steamers porteurs de cargaisons de bois, principalement de grosses poutres, pour l'Administration des Ponts et Chaussées.

CONCLUSIONS

Le service des Annexes Flottantes, créé pour assurer en cas de danger une évacuation rapide des approvisionnements de l'armée, a, par la force des circonstances, été amené au maintien de ceux-ci à la hauteur réglementaire, quand les ressources de la Belgique non envahie et de la France ne purent plus suffire à cet effet. — En créant un service de courriers entre la Grande-Bretagne et la France, il a démontré la possibilité pour l'Armée belge d'assurer elle-même les transports par mer. L'Administration de la Marine a donné au principe une plus grande valeur, en assumant d'importants transports de l'Amérique vers la France.

II

LE BUREAU GÉNÉRAL DES TRANSPORTS MARITIMES

Le Bureau Général des Transports Maritimes fut créé par dépêche de M. le Ministre de la Guerre N° 154, en date du 7 janvier 1916 (1).

La création de ce Bureau, dont la direction fut confiée au Commandant DE FONTAINE, avait pour but de mettre au point les différentes questions de transports qui, jusqu'à ce jour, étaient traitées par différents organismes, sans unité de vue. Sa mission spéciale consistait à grouper les demandes de fret et à les transmettre au Département de la Marine, qui avait reçu délégation du Département de la Guerre pour réquisitionner le tonnage disponible.

Le Bureau Général des Transports examina d'abord dans son ensemble la situation qui lui était présentée. La première et la plus importante modification à apporter était le choix d'un autre port que celui de La Pallice et de Saint-Nazaire pour l'arrivage de nos marchandises d'Amérique. Après examen de la question, et d'accord avec les autorités françaises, Calais fut choisi.

Le fait de faire arriver les marchandises à La Pallice était des plus onéreux pour le Trésor, car après leur débarquement les marchandises devaient traverser une partie de la France en wagons pour aller au front, ce qui occasionnait des frais énormes ; de plus,

(1) MINISTÈRE DE LA GUERRE

CABINET

N° 154

Le Havre, 7 janvier 1916.

Messieurs,

Afin d'apporter l'unification désirable dans le service des transports, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'il est créé auprès de mon Cabinet militaire du Havre, un Bureau Général des Transports dont les attributions sont définies comme suit :

1° Régler, d'accord avec l'Administration de la Marine, toutes les questions relatives aux transports maritimes de matériel et approvisionnements de toute nature pour les services de l'armée ;

2° Régler, en ce qui concerne les approvisionnements nécessaires à l'armée coloniale et les autres départements ministériels, les chargements et déchargements (en France et à Londres) ;

3° Régler les questions relatives aux transports militaires par voies ferrées dans la zone de l'intérieur ;

4° Régler les questions relatives aux transports militaires par eaux intérieures dans la même zone ;

5° Organiser dans les bases du Havre et de Calais et dans les différentes agences de colis, les transports par tractions automobile et hippomobile.

Ce service fonctionnera à dater du 15 janvier courant.

A partir de cette date et en conséquence de ce qui précède les agences maritimes de Londres, du Havre, de La Pallice et Saint-Nazaire relèveront directement de ce bureau.

L'agence maritime de Calais en dépendra par l'intermédiaire du C. S. B. C. ainsi que les agences de colis de Gravelines, de Calais et de Boulogne.

Les autres agences de colis relèveront directement du Bureau Général des Transports.

Le Ministre de la Guerre,

(S.) DE BROQUEVILLE.

A toutes les Autorités militaires.

vu la crise qui existait dans les transports par fer, le manque de hangars, etc., les marchandises séjournaient sur quai pendant plusieurs semaines et y subissaient de graves avaries. Rien que la réexpédition des marchandises de La Pallice au front coûtait au minimum 70.000 francs par navire, sans tenir compte des avaries qui étaient d'une importance bien plus considérable, chaque bateau de marchandises générales portant au moins pour 8 à 10 millions de valeur, dont 3 à 4 millions de marchandises périssables.

Une fois la décision prise, il était indispensable d'organiser le port de Calais pour la réception des grosses unités et de prendre toutes les mesures nécessaires pour avoir une base navale aménagée au mieux des intérêts belges.

Les autorités françaises avaient mis à notre disposition le bassin Ouest, dont les quais, fortement en pente, ne permettaient pas l'accostage. Il fut donc nécessaire de créer des appontements, de faire édifier des magasins, de faire construire des voies de chemin de fer autour des bassins et derrière les magasins pour la sortie, d'acheter des engins de levage, grues sur rails et grues flottantes, etc., etc...

Tous ces travaux furent menés rapidement et au bout d'un mois le port de Calais pouvait recevoir le premier grand navire d'Amérique et le décharger de telle façon que les spécialistes anglais félicitèrent les officiers belges des résultats obtenus.

Plus tard, la crise du tonnage ne cessant d'augmenter, on donna plus d'activité encore au déchargement des bateaux en augmentant le personnel militaire et en créant la Compagnie des Annexes Flottantes (1).

Le port de Calais a été graduellement amélioré pour en arriver à la situation actuelle qui répond parfaitement à tous les besoins.

L'attention du Commandant DE FONTAINE s'est portée sur le mode de chargement des bateaux et sur les ports de chargement en Amérique, principalement en ce qui concerne le transport des chevaux, de l'avoine et des aciers.

Pour les chevaux, par exemple, de grandes économies ont été réalisées en transportant ceux-ci sur le pont pendant la bonne saison ; on utilise ainsi complètement le navire et on évite la mortalité des chevaux ; celle-ci qui était de 7 à 15 0/0 par chargement complet a été réduite à 3 0/0. Certains bateaux sont même arrivés à destination sans aucune mortalité parmi les chevaux, ce qui est un résultat absolument remarquable.

Les chargements combinés — avoines, aciers, chevaux — pris dans un même port en Amérique, ont permis de réaliser des économies très conséquentes, tant au point de vue du coût qu'à celui de la bonne utilisation de notre tonnage.

TRANSPORTS FLUVIAUX

Pour parer à la crise des transports par fer, le Bureau Général des Transports Maritimes a organisé un service régulier de transports sur Rouen-Paris, assuré par une centaine de péniches, cha-

(1) Voir ci-dessus pour tout ce qui concerne la Base Navale de Calais.

lands à moteur, remorqueurs, etc... Ce service, qui rapporte des sommes importantes au Trésor, a constitué un énorme soulagement pour le trafic français.

TRANSPORT DES CHARBONS

Le Bureau Général des Transports a dans ses attributions le ravitaillement en charbon du front. Il a pu modifier avantageusement la situation existante en faisant organiser sur les rivières françaises un service de péniches et de remorqueurs, ce qui a permis de recevoir 60.000 tonnes de charbon à 41 francs, — au lieu de le payer 65 francs la tonne en Angleterre, — et de diminuer ainsi les transports par mer.

On pourrait, dans cet ordre d'idées, présenter une foule d'exemples analogues. Bornons-nous à rappeler que les bateaux qui assurent les services avec l'Angleterre et qui, antérieurement, effectuaient deux transports en un mois, en font actuellement le double : en effet, la traversée n'a qu'une durée de 1 ou 2 jours ; c'est le temps passé à quai qu'il fallait réduire. Les mesures prises ont réduit celui-ci de 7 à 2 jours.

AGENCES DE COLIS

Le Bureau Général des Transports Maritimes a réorganisé également les agences de colis. Grâce aux améliorations apportées et à la surveillance exercée, nos braves soldats reçoivent leurs petits colis très régulièrement ; le nombre de colis en souffrance, qui s'élevait jadis de 900 à 1.000 par quinzaine, est réduit à 50 environ. De ce fait, 2.000 hommes de plus reçoivent satisfaction chaque mois.

Actuellement, les agences de colis manipulent et expédient par mois, comme marchandises urgentes, 60.000 colis particuliers et plus de 100.000 colis pour corps et services de l'armée, représentant un poids total de 3 millions de kilos. Sur ce nombre, 50 colis environ restent en souffrance par suite de circonstances diverses, mais jamais du fait des agences.

ARMEMENT DES NAVIRES ET DEPOT DES EQUIPAGES

Le Bureau Général des Transports Maritimes s'est occupé également de l'armement de toutes nos unités navales. Lorsque, au début de 1916, l'Allemagne déclara la guerre sous-marine à outrance, il fut indispensable de procéder à l'armement défensif de nos unités navales. Celles-ci furent d'abord armées au moyen des pièces immédiatement disponibles. Plus tard, l'armement fut complété et renforcé et à l'heure actuelle l'armement de nos vapeurs peut soutenir favorablement la comparaison avec celui des navires marchands des flottes alliées.

Le Dépôt des Equipages de la Flotte a été créé par dépêche ministérielle N° 51.974, du 3 mai 1917 (Cabinet militaire), à l'initiative du Commandant L. HENNEBICQ. Son but est double : avec les marins des vieilles classes alimenter les bateaux de commerce et les munir de canonnières exercés ; — avec les marins plus jeunes, constituer un embryon de marine militaire.

Le Bureau Général des Transports Maritimes s'est occupé du Dépôt des Equipages à partir de septembre 1917. Etant donné la nécessité de recruter le personnel nécessaire à l'arrière, afin de ne pas désorganiser les services de l'armée de campagne, il a intensifié la formation des marins belges pour remplacer les nombreux sujets neutres alors à bord de nos navires de commerce, naviguant aussi bien pour le compte du Département de la Guerre que pour le marché libre.

En même temps, il s'est attaché à former le personnel artilleur pour le service des pièces placées à bord de tous nos navires de commerce pour la défense de ceux-ci contre les sous-marins, et, à titre accessoire, les autres spécialistes maritimes, au fur et mesure des disponibilités en cadres et en effectifs.

A l'heure actuelle tous nos navires portent un ou plusieurs canons et, selon les cas, des mitrailleuses pour la défense contre avions, et des fusils pour le personnel du bord en vue de la destruction des mines vagabondes.

III

L'AGENCE MARITIME DU HAVRE

Ci-dessous un tableau statistique du tonnage importé au Havre pendant l'année 1917 :

I. — PAR MER

Janvier	6.518	Tonnes
Février	8.869	»
Mars	8.279	»
Avril	7.215	»
Mai	6.797	»
Juin	10.234	»
Juillet	20.046	»
Août	14.496	»
Septembre	20.756	»
Octobre	10.591	»
Novembre	9.161	»
Décembre	11.699	»

134.661 Tonnes

II. — PAR EAUX INTÉRIEURES

Service fluvial Havre-Rouen-Paris pour la période du 9 septembre au 31 décembre 1917.

A. — Péniches montantes

42 voyages, représentant un total de 9.813 tonnes de marchandises diverses, soit une moyenne de 234 tonnes par voyage.

B. — *Péniches descendantes*

17 voyages, représentant un total de 2.500 tonnes de marchandises diverses, soit une moyenne de 153 tonnes par voyage.

III. — SERVICE D'ALLÈGEMENT PAR PÉNICHES

Ce service était effectué par 20 péniches au 15 février 1917. Ce chiffre qui a dû être augmenté progressivement, se trouvait être de 63 au 31 décembre 1917.

Pour ces diverses manipulations l'effectif en ouvriers de l'année 1916 a été augmenté successivement de

30 hommes en août 1917

30 hommes en octobre 1917

24 hommes en décembre 1917.

IV

TRANSPORTS PAR EAUX INTÉRIEURES

Ce service entièrement indépendant des transports maritimes fut créé graduellement et a constamment grandi depuis 1915. Avec la compagnie des Mariniers, il fait partie des services de l'armée de campagne. Sa flotte compte plusieurs centaines de bâtiments : elle constitue un noyau de marine fluviale militaire, en accord avec la nature spéciale de la Belgique où la voie d'eau, partout ramifiée, fait partie intégrante de la défense nationale.

V

LE LLOYD ROYAL BELGE

Pendant que les pouvoirs publics assuraient le fonctionnement de nos services maritimes, l'initiative privée ne restait pas inactive. Le 26 juin 1916, des armateurs et des banquiers d'Anvers constituaient le LLOYD ROYAL BELGE au capital-actions de 50.000.000 de francs et au capital-obligations de 100.000.000 de francs, l'intérêt et l'amortissement des obligations étant garanti par le Gouvernement belge, aux termes d'un arrêté-loi du 19 juillet 1916.

Le LLOYD ROYAL BELGE est et entend demeurer essentiellement belge. A cet effet, ses statuts ont prévu une série de mesures destinées à éviter sa dénationalisation. C'est ainsi que le siège de la Société, la gestion centrale effective et le port d'armement doivent rester en Belgique ; que les administrateurs, les directeurs et les sous-directeurs de la Société doivent être Belges « autrement que par naturalisation » (1) et résider en Belgique. Aucune convention ne peut être conclue qui aurait pour résultat de laisser absorber la Société par des firmes étrangères, ou de faire passer une partie de sa gestion ou de son exploitation en des mains étrangères, ou qui seulement menacerait l'indépendance de la Société à l'égard d'entreprises étrangères.

Les actions ne peuvent appartenir qu'à des citoyens belges ou à des personnes morales exclusivement belges. La Société assurera en toutes circonstances aux produits provenant de Belgique ou destinés à la Belgique un régime aussi favorable que celui qu'elle accordera aux produits étrangers ou allant à l'étranger. Elle assurera à tous égards et en toutes circonstances aux ports belges un traitement au moins équivalent à celui qu'elle appliquera aux ports étrangers. Elle favorisera l'enrôlement de marins belges. La construction et les réparations de navires, ainsi que les achats de tout ce qui concerne leur approvisionnement, se fera en Belgique, dans des maisons belges. Elle s'interdit de recevoir des subsides des Etats étrangers, et de dénationaliser ses navires.

Le rapport du Conseil d'administration, dont les conclusions ont été assez vivement discutées par la presse, présenté à l'assemblée générale du 15 mai 1918, permet d'apprécier le chemin parcouru. Des filiales ont été créées à Londres, Glasgow, Paris, Le Havre, Rotterdam, New-York, Buenos-Aires, Rio-de-Janeiro, Bahia et Santos. L'exploitation du chantier de Glasgow a donné, au point de vue de la construction maritime, les résultats les plus encourageants. Pour le moment l'activité commerciale de la Société est réduite à presque rien, la totalité de sa flotte naviguant sous réquisition des Gouvernements alliés, mais, aussitôt que la paix permettra la reprise du trafic normal, plusieurs lignes régulières belges de navigation pour passagers et pour marchandises seront mises en exploitation par les soins du LLOYD ROYAL BELGE.

De son côté, la LIGUE MARITIME BELGE, dont le siège a été transféré provisoirement au Havre, a continué à faire preuve d'une belle activité. Le 13 mai 1918, une section britannique de la Ligue a été constituée à Londres.

(1) Souhaitons qu'une mesure aussi sage, inspirée par le patriotisme le plus éclairé, serve d'enseignement et d'exemple à toutes les nouvelles sociétés qui se formeront et à tous les corps, organismes et ordres dont les nationaux font la gloire, et dont les naturalisés, plus ou moins mal blanchis par les tours de passe-passe de la loi Delbrück, ont fait la honte pendant la guerre.

Enfin les services de la COMPAGNIE BELGE MARITIME DU CONGO ont assuré les relations entre le Congo belge et l'Europe depuis le début des hostilités.

*
* *

Aux termes du 23^{me} rapport du Gouvernement belge sur la « Violation du Droit des Gens en Belgique », en date du 15 août 1918, 23 navires de commerce belge ont été coulés par les sous-marins allemands, au mépris des usages de la mer universellement reconnus, et 125 hommes d'équipage appartenant à ces navires ont péri.



K

1442497