



GUILLAUME DE BROUWER

ET SON LIVRE DE BORD.

LECTURE FAITE A LA SÉANCE DU 2 AVRIL 1906 DE LA SOCIÉTÉ
D'ARCHÉOLOGIE DE BRUXELLES.

Mesdames, Messieurs,



N lisant l'ordre du jour de la séance, vous vous serez demandé peut-être quel intérêt peut offrir, au point de vue archéologique, un livre de bord, sujet qui semble se rattacher plutôt au Droit maritime.

Vous l'aurez bientôt compris en remarquant que le livre de bord dont il sera question ce soir remonte à l'année 1738, c'est-à-dire à plus d'un siècle et demi. Il nous a paru qu'il était, comme son auteur, assez vénérable par son âge pour faire l'objet d'une lecture offrant certain intérêt pour ceux qui sont, comme vous, amateurs des choses du passé.

I

Vous savez tous, d'une manière générale, que le livre de bord est le registre que doit tenir tout commandant d'un navire de mer. C'est un livre de comptabilité en même temps qu'un journal de

route, un journal nautique. Le propriétaire du navire, l'armateur et les chargeurs doivent, en quelque sorte, s'en rapporter à l'expérience professionnelle du capitaine, à son habileté autant qu'à sa prudence pour l'heureuse issue d'une traversée toujours périlleuse. Des sommes considérables, des millions se trouvent engagés dans ces expéditions d'outre-mer. Le capitaine répond de tout, cargaison et navire, il en doit compte. Dans l'intérêt de tous et dans son propre intérêt, afin qu'il puisse se justifier au besoin, s'il est victime d'un cas de force majeure, il est astreint à consigner dans son livre de bord les incidents quelque peu graves de la navigation, les avaries qui l'obligent tantôt à sacrifier une partie de la cargaison, tantôt à changer de route ou à s'abriter dans un port de refuge avant d'avoir atteint le terme du voyage.

De nos jours l'emploi de la vapeur et surtout de l'hélice ainsi qu'à la connaissance exacte des courants de l'atmosphère et des eaux ont, en quelque sorte, régularisé la navigation maritime, au point qu'un retard de quelques heures pour une traversée de New-York à Liverpool, par exemple, est considéré comme un fait très exceptionnel. Mais il va de soi que les navires à voiles, exposés à tous les caprices des vents, ont une marche beaucoup plus lente et moins régulière et qu'ils sont plus souvent victimes de ce qu'on appelle, par ironie sans doute, « des fortunes de mer ». Sachez, en outre, que le livre de bord du capitaine De Brouwer résume un voyage de Copenhague à Canton et que ce voyage, aller et retour, y compris le séjour en Chine, a duré environ dix-huit mois.

Aussi notre livre de bord constitue-t-il un fort registre de grand format. Le papier a jauni ; mais l'encre est restée noire et, malgré les injures de la mer et du temps, le vieux livre est bien conservé, grâce à sa forte reliure en parchemin, grâce aussi aux soins dont il a été entouré dans ses vieux jours. C'est un spécimen rare et peut-être unique qui a mérité l'honneur d'être exposé récemment à Bruges et que nous regrettons de ne pouvoir mettre ce soir sous vos yeux. Faute de mieux, nous vous en donnerons des extraits, sans oublier que notre lecture s'adresse à des archéologues et non à des navigateurs.

II

Après vous avoir fait connaître sommairement le livre de bord, nous avons à vous présenter son auteur.

Guillaume De Brouwer n'était pas le premier venu parmi les hommes de mer de son temps. Il descendait en droite ligne d'un célèbre et rude corsaire du XVII^e siècle, Erasme De Brouwer, originaire, comme lui, de la ville d'Ostende, qui a fourni jadis tant de bons marins.

Comme vous le savez, les navires qui prenaient part aux batailles navales à cette époque n'étaient pas tous équipés par les États belligérants et montés par des troupes régulières. A côté des vaisseaux de guerre proprement dits figuraient des navires marchands auxquels étaient délivrées des lettres de marque qui régularisaient leur intervention. C'étaient des corsaires, c'est-à-dire des bâtiments autorisés à faire la course, à donner la chasse aux navires ennemis, à les capturer en faisant main basse sur la cargaison, sauf règlement ultérieur quant au droit de prise. Bien que la course ne soit pas encore absolument abolie, elle heurte nos idées modernes qui assimilent, en quelque sorte, les prises du corsaire à des actes de piraterie ou de brigandage. Mais au XVII^e siècle il en était tout autrement : loin d'être en rien amoindris dans l'opinion publique, certains corsaires sont restés célèbres et ils ont trouvé des historiens pour éterniser leurs exploits.

C'est ainsi que, au cours de la guerre maritime entre l'Espagne et l'Angleterre, Erasme De Brouwer, qui commandait un navire de vingt-sept canons, s'est illustré dans le combat naval du 13 mai 1655. Attaqué près de Goodwindsant, non loin des côtes de l'Angleterre, par quatre frégates de la flotte du Prétendant (Olivier Cromwell), il leur tint tête dans cette lutte fort inégale, de 9 heures du matin à 6 heures du soir. Lorsqu'il amena enfin son pavillon, il avait perdu la majeure partie de son équipage et son navire démâté, criblé de boulets, faisait eau de toutes parts ¹.

¹ Voir PASQUINI, *Histoire de la ville d'Ostende et du port*, Bruxelles, 1842, un volume. — Notre *Biographie nationale*, VI^e vol. rend compte de ses exploits dont le récit a été complété par un annaliste ostendais, M. R. DE BEAUCOURT DE NOORTVEILE, *Ostendiana*, t. II, 1900, p. 73. Voir encore *Biographie des hommes remarquables de la Flandre occidentale*, t. I, p. 40. — PIRON, *Levensbeschrijvingen*, etc.

Descendant direct de cet héroïque marin dont il avait épousé l'arrière-petite fille, Guillaume De Brouwer était capitaine de navire par vocation comme par tradition de famille. Il était entré d'abord au service de la « Compagnie Impériale et Royale d'Ostende », célèbre par ses succès autant que par sa chute imméritée¹. Commandant du *Marquis de Prié*, frégate de vingt-six canons et de trois cents tonneaux, le capitaine De Brouwer avait fait le voyage de Chine au cours de l'année 1727-1728 ; il en était revenu avec une cargaison de thé, de porcelaine et de soieries dont la vente fut signalée comme un événement². Le succès des diverses expéditions de la Compagnie d'Ostende fut tel qu'elle excita la jalousie des puissances maritimes. Des sommations menaçantes furent adressées à notre souverain, l'empereur Charles VI, qui eut la faiblesse de s'incliner. Après avoir subi la suspension temporaire de son octroi, la Compagnie fut définitivement supprimée en 1731.

Quelques années plus tard, Guillaume De Brouwer accepta les offres de la « Compagnie Royale Danoise-Asiatique » qui, après avoir longtemps végété, conçut l'espoir de recueillir la succession de la défunte Compagnie d'Ostende. On confia au capitaine le commandement du navire *Schlesvig*, destiné à partir pour la Chine. C'est de ce voyage qu'il fit la relation, jour par jour, dans le livre de bord auquel nous allons revenir.

III

Qu'il nous soit permis cependant de consacrer encore quelques lignes au capitaine De Brouwer, dont le nom reste vénéré parmi ses

¹ Voir Ad. LEVAE, *Recherches historiques sur le commerce des Belges aux Indes, pendant le XVII^e et le XVIII^e siècle* (1842) — Conférence de M. MICHEL HUISMAN sur la Colonisation belge au XVIII^e siècle (*Annales de la Société d'archéologie*, 1903, p. 487), et surtout l'ouvrage du même auteur, *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI*, étude historique sur la Compagnie d'Ostende à charte privilégiée, dont l'octroi fut publié le 20 juillet 1723.

² La cargaison du *Marquis de Prié* fut vendue en même temps que celle de la *Concorde*, qui avait fait partie de la même expédition. La vente rapporta 2,060,874 florins de bénéfice net. Les droits d'entrée perçus par l'administration s'élevèrent à plus de 200,000 florins. (Voir les *Relations véritables* du 16 juillet 1728, p. 456.)

nombreux descendants ¹. Ceux-ci conservent avec un soin pieux divers objets qui rappellent son souvenir. Son portrait et notre livre de bord sont gardés comme des reliques dans la ligne paternelle. Celui qui a l'honneur de vous parler ce soir possède, par héritage, une élégante statuette en biscuit représentant son vénérable trisaïeul du côté maternel. D'après une tradition de famille, cette statuette a été faite en Chine, probablement lors du voyage que Guillaume De Brouwer y fit en 1727-1728. Il est représenté assis dans un large fauteuil d'un aspect très particulier. C'est la réduction de celui dont il faisait usage et qui est soigneusement conservé. Les quatre pieds sont reliés par des traverses supportant une planchette pour y poser les pieds, de manière à les mettre à l'abri de l'humidité inévitable d'un pont de navire. Le siège est un tissu de fibres fortement fixé dans l'encadrement et assez semblable à celui de nos fauteuils cannés. Le dossier arrondi porte, au-dessus d'un ornement sculpté, les initiales en cuivre du capitaine (G. D. B.). Il est percé de deux larges trous de balles, ce qui prouve que le voyage en Chine présentait alors d'autres dangers que ceux de la navigation.

Tel qu'il est représenté, le capitaine a l'apparence d'un homme de belle santé, dans toute la force de l'âge. La barbe et les cheveux sont complètement rasés (le capitaine portait sans doute, en costume de cérémonie, l'une de ces hautes perruques qui étaient alors à la mode). Le profil est régulier, le nez long et légèrement courbé en bec d'aigle. La physionomie pleine de distinction respire le calme autant que l'énergie, sans avoir rien de dur. Le capitaine est vêtu d'une ample houpelande en drap brun, ornée de nombreux boutons d'or ; le gilet noir, très ouvert, a de longues basques. Une culotte courte en drap noir, des bas noirs et des souliers à boucles complètent le costume. Détail caractéristique, le capitaine tient dans la main gauche une vaste tabatière dorée dans laquelle il a pris une pincée de tabac qu'il serre entre le pouce et l'index de la main droite, comme s'il avait à réfléchir avant de priser.

Les marins de nos jours, très barbus d'ordinaire et fumeurs de courtes pipes, souriraient peut-être à la vue de ce collègue placide,

¹ Il avait épousé, le 28 octobre 1723, Marie-Françoise de Chaene. Ses enfants, au nombre de sept, s'allièrent aux meilleures familles de la Flandre ; mais aucun de ses fils ne suivit son exemple ; il fut le dernier des marins de son nom.

qui se contente d'une prise de tabac et qui, rasé comme un acteur ou un prêtre, n'a rien d'un loup de mer !

Mais nous nous attardons à ces détails. Laissons là le capitaine, son fauteuil et sa statuette pour retourner au voyage en Chine du *Schleswig*.

IV

Qu'était-ce que ce navire ? Que représentait-il comme tonnage, équipage et cargaison ? Nous ne le savons qu'imparfaitement. D'après les indications du livre de bord, c'était un grand voilier, armé de canons et pourvu de plusieurs mâts désignés en termes techniques dont la signification nous échappe. Il portait suspendues dans ses haubans d'autres embarcations, une chaloupe notamment qui pouvait contenir trente hommes d'équipage, plus un bateau à voiles appelé « yole ».

Le commandant était secondé par un capitaine adjoint et par plusieurs officiers. Il y avait à bord un aumônier (qui vint à mourir près de Canton), un écrivain, un sommelier et plusieurs maîtres d'équipage, appelés constable, caporal, pilote. Deux subrécargues — agents de la Compagnie Royale — faisaient également partie de l'expédition, qu'ils dirigeaient au point de vue commercial.

V

Notre livre de bord est rédigé en flamand ; mais c'est un flamand fortement mélangé de français ; on y rencontre aussi des mots espagnols, latins et anglais. Il est écrit d'une main ferme, avec une régularité qui surprend quand on songe aux secousses incessantes qu'amènent le roulis et le tangage.

Le livre s'ouvre à la fin du mois de décembre 1736. Dès sa première ligne le capitaine rend gloire à Dieu (*Laus Deo semper !*), et cette invocation pieuse se retrouve en tête de chaque page. L'homme de mer était religieux alors et il l'est resté : en présence d'une mer souvent démontée, il comprend mieux que personne sa propre faiblesse et la toute-puissance de Celui qui commande aux flots et aux vents.

VI

Au 31 décembre 1736, le *Schlesvig* est en rade devant Copenhague. Il fait un essai de mise à la voile ; mais il touche le fond, arrêté dans la boue. Que nous sommes loin du Copenhague actuel, qui donne accès aux navires du plus fort tonnage !

Pendant une dizaine de jours, ce sont des allées et venues continues de la galiote pour embarquer des tonnes de bière et d'eau, des légumes et de la viande, des caisses de vin et des bouteilles de « brandewyn », la liqueur favorite du marin.

Le 9 janvier 1737, on tire un coup de canon et le drapeau bleu est arboré — signal convenu pour appeler l'équipage à bord.

Le lendemain arrivent les directeurs de la Compagnie Danoise et les principaux intéressés qui viennent passer l'équipage en revue. Deux salves de neuf coups de canon sont successivement tirées pour leur souhaiter la bienvenue. (Vous verrez bientôt que les coups de canon sont fréquents à bord et que les salves sont réglées d'après un protocole rigoureux.) La revue est précédée de la lecture d'un règlement de police qualifié d' « articles royaux du navire ». L'aumônier fait ensuite un sermon de circonstance ; puis les gens de l'équipage prêtent tous un serment de fidélité, avec promesse d'observer les articles royaux. L'état-major enfin (« le conseil du navire »), réuni dans la *cajutte* (?), prête le serment de fidélité en présence des directeurs de la Compagnie.

Le lendemain, quand toutes les cérémonies de la revue sont terminées... on lève l'ancre, me direz-vous peut-être. Non pas ! On se met à table ! C'est la fête du départ. Le capitaine prend la parole au cours de ce singulier banquet ; il ne propose pas moins de huit santés, ponctuées chacune de neuf coups de canon. On boit d'abord à S. M. le Roi ¹, puis à la Reine, puis au jeune Prince héritier ² et à toute la Famille Royale. Le quatrième toast est en l'honneur du président et des nobles seigneurs directeurs de la Compagnie ; le cinquième s'adresse aux principaux participants et intéressés ; le sixième au jonckheer von Pletsen, personnage dont

¹ Christian VI (1699-1746), qui avait succédé en 1730 à son père Frédéric IV.

² Né en 1723, mort en 1766, il succéda à son père, en 1746, sous le nom de Frédéric V.

la qualité ne nous est pas connue. Les septième et huitième toasts, enfin, qui font quelque peu double emploi, visent le bon négoce et la bonne navigation. — Le banquet terminé, les seigneurs directeurs se retirent et, comme s'ils n'étaient pas rassasiés du tapage, de la fumée et de l'odeur de la poudre, deux salves de neuf coups de canon les saluent au départ !

Le moment semble venu de mettre à la voile. Erreur ! On passe encore plusieurs jours à préparer la voilure et les câbles. Le 14 janvier, dans l'après-midi, le capitaine amène à bord les subrécargues. Le vin d'honneur circule dès leur arrivée ; on boit de nouveau à l'heureux voyage et on éprouve le besoin de tirer une nouvelle salve de neuf coups de canon.

Partira-t-on enfin ? Tout est prêt ; mais il faut compter avec le vent qui devient contraire. Guillaume De Brouwer ne devait pas en être trop surpris : en 1727, lors de son précédent voyage en Chine, il avait attendu pendant deux mois un vent favorable. C'était absolument comme à l'époque des Grecs et des Troyens ! Le vent, qui joue un rôle capital dans la guerre de Troie, n'a pas moins d'importance pour la Compagnie Danoise et pour le voyage du *Schlesvig*. Le malheureux voilier reste donc forcément à l'ancre. Aucun incident pendant plusieurs jours, si ce n'est le passage du bateau royal de garde *Charlotte*. De part et d'autre, on salue cette rencontre par une salve protocolaire réduite à trois coups de canon.

Le 22 janvier, tout change. Il n'est plus question ni de banquets, ni de salves courtoises. C'est le gros temps !

Vers minuit, le canon d'un navire se fait entendre. On constate au point du jour que c'est la *Charlotte* qui a perdu sa mâture et qui vient de sombrer avec deux ou trois autres bateaux. Le capitaine De Brouwer rend grâce au Dieu tout-puissant qui lui a épargné un naufrage, sans autre avarie que la hampe du drapeau arrachée.

À la fureur des vents succède malheureusement celle des hommes. Une rixe a lieu entre deux matelots qui se blessent réciproquement à coups de couteau. Le capitaine fait aussitôt lire devant l'équipage les articles qui punissent ces violences ; puis, le plus coupable, le provocateur sans doute, est mis aux fers en attendant l'information du conseil du navire.

Un malheur, dit-on, n'arrive jamais seul. Le lendemain, le som-

melier meurt victime d'un triste accident, ayant eu la poitrine écrasée. Un sous-officier procède à l'inventaire de ce que laisse le défunt ; puis le cadavre est transporté à terre. Un coup de canon salue son départ et le drapeau est arboré à mi mât en signe de deuil ¹.

Le 28 janvier, se réunit le conseil pour l'information à charge des matelots impliqués dans la rixe de l'avant-veille. Le lendemain, les deux coupables sont condamnés : chacun d'eux reçoit la bastonnade en présence de l'équipage impressionné.

Plusieurs jours se passent encore avant le départ, attendu avec impatience. Le 6 février enfin (« Dieu merci ! » dit le livre de bord), on met à la voile à 10 heures du matin. Entretemps était arrivé à bord un personnage dont le nom seul est indiqué et dont le départ est salué de cinq coups de canon (c'était inévitable !). On passe entre la rade de Copenhague et celle d'Elseneur.

Le 12 février, le *Schlesvig* est rejoint par un autre navire de la Compagnie Royale, le *Croonprins*, qui, d'après les instructions, devait l'escorter ². Après les salves d'usage, le capitaine De Brouwer se rend à bord du *Croonprins* et constate que ce navire n'est pas encore en état de prendre la mer. Il prescrit divers travaux en recommandant aux officiers de faire diligence. Entretemps le capitaine Paulo Jansen, du *Croonprins*, se rend à bord du *Schlesvig* et reçoit le salut réglementaire.

On met enfin à la voile, longeant la côte de Suède, distante de 25 kilomètres seulement sur la rive opposée du Sund. De la Baltique on arrive dans la mer du Nord. Les derniers jours de février se passent à louvoyer parce que les vents sont contraires ³. Le 2 mars,

¹ Quelques autres décès seront signalés au cours du voyage ; nous n'en reparlerons plus. Chaque fois le modeste avoir du défunt est inventorié avec le plus grand soin ; mais quand on se trouve loin des côtes, le cadavre est jeté à la mer, salué d'un coup de canon, et le navire reprend sa course.

² Selon l'expression du temps, ils voyageaient *de conserve*. Comme les mers étaient peu sûres, on armait généralement, pour les expéditions lointaines, deux navires, qui faisaient route ensemble, de manière à pouvoir unir leurs efforts pour se défendre contre les pirates.

³ Dans l'ouvrage si intéressant du comte de Beauvoir, *Voyage autour du monde*, 6^e édition, Paris, 1872, 3 vol. in-8°, l'auteur rapporte que, monté sur l'*Omer Pacha*, clipper anglais qui avait une voilure de 3,000 mètres carrés de toile, il dut louvoyer pendant vingt jours à cause des vents contraires, qui entravèrent la marche du navire dès sa sortie de la Tamise.

une tourmente de neige, de grêle et de pluie met le navire dans le plus grand danger. A la suite de graves avaries, il se trouve plein d'eau ; on doit pomper sans relâche. Le pilote « bootsman » est jeté à la mer. Le spectacle est effrayant, dit le capitaine ; et quand c'est un intrépide marin qui s'exprime ainsi, on ne doit pas craindre qu'il exagère.

VII

Nous vous ferons grâce de détails sans importance et sans intérêt qui se reproduisent souvent. Le livre de bord ne manque pas de signaler les rencontres d'autres navires avec lesquels des saluts s'échangent de loin ou qui, manifestant au contraire, des dispositions hostiles, obligent parfois l'équipage à se tenir sur la défensive, canons chargés et fusils en joue.

Le *Schlesvig* a enfin quitté la mer du Nord pour les eaux de l'océan Atlantique. A la fin de mars, il dépasse les îles Canaries, se dirigeant vers celles du Cap-Vert. Le 12 avril, il jette l'ancre à Porto-Praya, capitale de l'île Saint-Jacques. Il reprend la mer le 19, en route vers le cap de Bonne-Espérance. Ce n'est que le 12 juin qu'il double le cap pour gagner Canton. A la fin de juillet, il traverse le détroit de la Sonde (entre Sumatra et Java). Le 10 août, enfin, il jette l'ancre dans la baie de Canton, devant Macao, principal établissement des Portugais en Chine. Il y était arrivé le matin, après avoir salué le château de sept coups de canon, auxquels il fut répondu par une salve de six coups seulement. Le capitaine était descendu à terre avec les subrécargues pour y faire ses compliments au « governador ». L'accueil fut peu courtois ; car, après bien des allées et venues, le gouverneur prétexta une indisposition pour ne pas recevoir les officiers du *Schlesvig*, qui n'eurent affaire qu'avec les gens de la domesticité.

Il s'agissait maintenant de remonter le fleuve que le livre de bord appelle la rivière de Canton (le Tchou-Kiang). Après une navigation laborieuse, on jette l'ancre dans la rivière, en face de Nampoa, le 18 août. C'est le terme du voyage. Entrepris au commencement de février, il avait duré environ sept mois. Au retour, il fut un peu moins long (du 8 décembre au 20 juin). — Que nous sommes loin du « Tour du monde en 80 jours », ingénieuse fic-

tion qui se trouve réalisée et même dépassée depuis un certain temps ! Philéas Fogg n'était pas encore inventé en 1738 !

VIII

Il eût été intéressant de connaître la nature et le résultat des opérations commerciales qui constituaient le but principal du voyage du *Schlesvig*. Malheureusement le livre de bord, parfois prolixe et monotone dans le récit d'incidents toujours les mêmes, est fort laconique pour tout ce qui a trait au côté commercial de l'expédition, au « bon négoce », objet du dernier toast au départ. C'est, sans doute, parce que ces opérations, dirigées par les subrécargues, ne concernaient pas directement le capitaine. Aussi se borne-t-il à enregistrer, jour par jour, le travail de l'équipage, les réparations de la voilure, les occupations des charpentiers et de ses autres hommes qui sont souvent aidés par des ouvriers chinois, surtout pour le transport des marchandises. Parfois on signale la présence à bord de notables chinois auxquels on offre des confitures et de la pâtisserie, mais aucun coup de canon. Les Chinois n'aimaient-ils pas l'odeur de la poudre ? Craignaient-ils la fumée et le bruit des décharges ? Ou bien estimait-on, en 1738, que ces barbares n'étaient pas dignes de salves d'honneur ? Nous l'ignorons !

Le livre de bord nous apprend que le capitaine se rend fréquemment à terre et qu'il s'y arrête à la *factorerie* (probablement comptoir ou magasin de la Compagnie Danoise). Il y surveille l'approvisionnement du navire et son chargement. Nombreuses sont les caisses et les tonnes amenées chaque jour à bord ; mais que contiennent-elles en fait de marchandises ? Le livre n'en dit rien.

IX

Arrivé à Canton le 18 août, le *Schleswig* en repart seulement vers le milieu de décembre 1737. Il descend la rivière de Canton et franchit la deuxième barre, si dangereuse alors comme de nos jours. Ce n'est qu'à la fin du mois de janvier 1738 qu'il traverse le détroit de la Sonde. Le 3 février, nous le retrouvons à l'ancre à l'île

du Prince (golfe de Guinée). Arrivé ensuite au cap de Bonne-Espérance, il s'y arrête pour en repartir le 3 avril.

Le capitaine se proposait de retourner directement à Copenhague; mais il crut devoir changer de route, dans la crainte, paraît-il, de manquer de vivres et d'eau. Il avait réuni son conseil pour délibérer sur le parti à prendre; finalement il fut décidé qu'on se dirigerait vers l'île Sainte-Hélène pour s'y ravitailler.

Le livre de bord constate, en cours de route, que les cartes dont le navire est muni présentent de nombreuses inexactitudes, ce qui n'a d'ailleurs rien de surprenant à une époque où la cartographie était encore dans l'enfance.

On arrive cependant à Sainte-Hélène, qui devait plus tard devenir si célèbre. On s'y ravitaille avec la pleine autorisation du gouverneur, plus courtois que celui de Macao. Des présents s'échangent, accompagnés des saluts d'usage. Le 19 avril, après s'y être arrêté trois ou quatre jours, le *Schlesvig* quitte l'île Sainte-Hélène; il passe le 1^{er} mai l'équateur, de *linie equinoctial*, que le capitaine se réjouit d'avoir, *Godt zij gedanckt, seer favorabel gefasseert*. (Inutile, sans doute, de traduire ce flamand-français ou plutôt ce français-flamand.) Deux mois plus tard, le 19 juin, il arrive devant Croonborg sans incidents notables et, le lendemain, il jette l'ancre en rade de Copenhague.

Le voyage a pris fin! Trois mois environ se passent, sans doute, à régler les derniers comptes. Le 14 septembre 1738, le capitaine De Brouwer s'éloigne définitivement de son navire et du Danemark. Ainsi que le constate la dernière page du livre de bord, il s'embarque sur la galiote *Finne-Anna*, traverse le Sund et regagne sa ville natale.

Nous ignorons s'il reprit plus tard le commandement d'un autre navire; nous ne savons rien de spécial quant à la fin de sa carrière et la date de sa mort ne nous est pas connue.

X

Il est temps de dire adieu au capitaine De Brouwer et à son navire. Ils ont disparu l'un comme l'autre dans un passé lointain. Seul le livre de bord a survécu. S'il plaît à Dieu, il vivra longtemps

encore, pieusement gardé dans les archives d'une famille qui a conservé le culte des souvenirs.

Peut-être trouverez-vous, Mesdames, Messieurs, que nous vous avons trop longuement parlé, ce soir, de détails qui n'ont guère d'intérêt que pour les descendants du capitaine De Brouwer. Mais le culte du passé n'est-il pas de l'essence de l'archéologie ? Ce sera là l'excuse de celui qui réclame votre indulgence en vous remerciant de votre trop bienveillante attention.

DE BAVAY.

