

Le bateau d'Ostende

Communication de M. NAGELMACKERS.

EN juillet 1952, au 133 de la Chaussée de Thourout à Ostende, on ouvrait un chantier pour la construction d'un immeuble.

L'emplacement sur lequel devait reposer cet immeuble étant du terrain rapporté recouvrant un ancien bras de mer, devenu wateringe dans ses vieux jours, il fut décidé de pousser les fondations jusqu'au bon terrain à l'aide de semelles, c'est-à-dire de 25 colonnes cylindriques en béton supportant l'immeuble et descendant jusque dans les couches d'argile qui devaient se trouver sous le sable.

Pour trouver le bon terrain il fallut descendre jusque 8 mètres de profondeur.

Les puits numérotés de 1 à 8 (voir fig. I) rencontrèrent l'argile sans accident.

Au puits 9 on rencontra à 8 mètres des blocs de bois qui furent éventrés et qui permirent d'atteindre normalement la profondeur voulue.

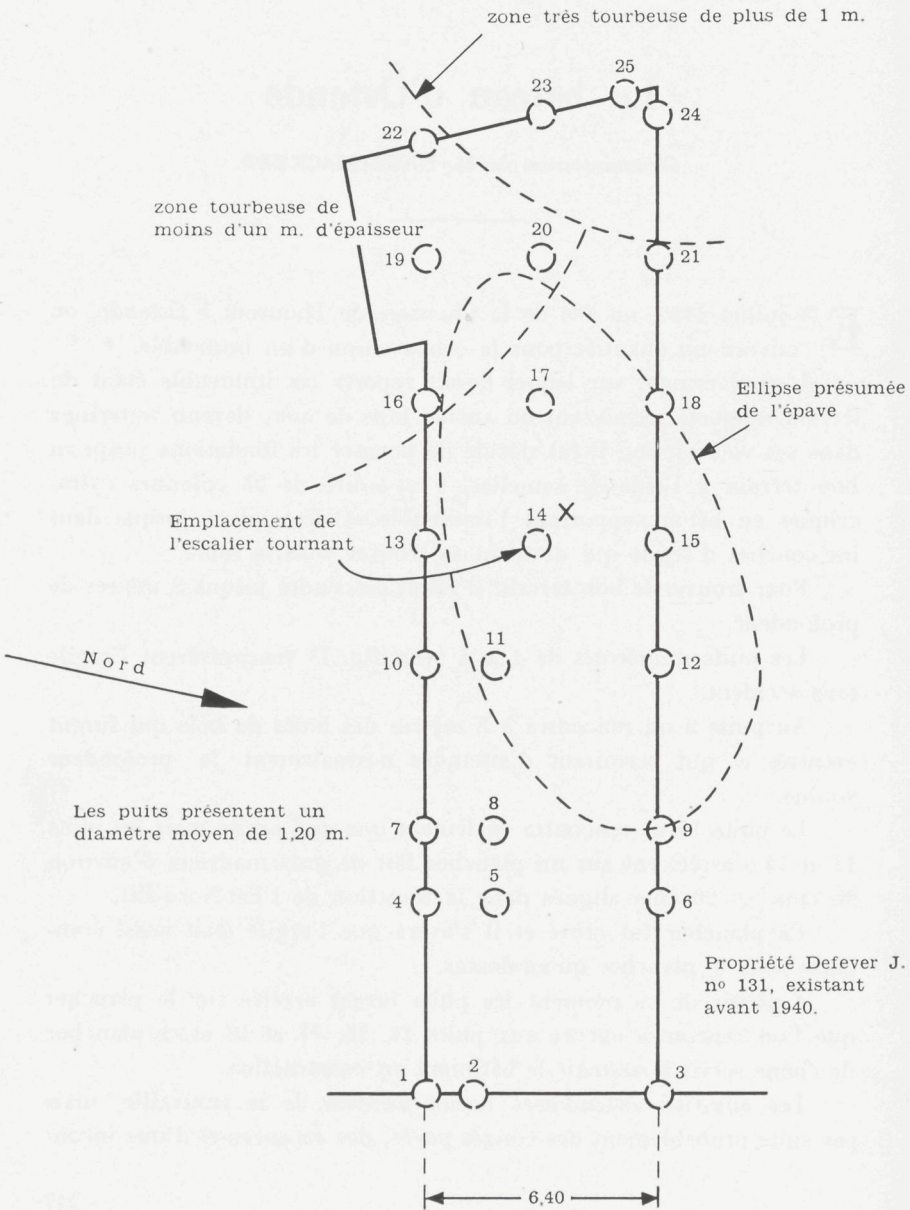
Le puits 10 ne rencontra également que de l'argile mais les puits 11 et 12 s'arrêtèrent sur un plancher fait de gros madriers d'environ 20 cms \times 20 cms alignés dans la direction de l'Est-Nord-Est.

Ce plancher fut crevé et il s'avéra que l'argile était aussi compacte sous le plancher qu'au-dessus.

A partir de ce moment les puits furent arrêtés sur le plancher que l'on rencontra encore aux puits 14, 15, 17 et 18 et ce plancher de chêne servit à soutenir le bâtiment en construction.

Les autorités ostendaises furent averties de la trouvaille, mais par suite probablement des congés payés, des vacances et d'une incon-

FIG. 1



cevable fatalité, ce n'est que le 18 août, soit 6 semaines après la découverte, que Monsieur *De Vos*, Directeur Général de la Marine, apprit la chose par un article de presse. Il fit téléphoner le jour même à Ostende et à M. *De Bock*, Secrétaire Général des Amis du Musée National de la Marine, qui avertit immédiatement Monsieur *Van Beylen*.

Celui-ci téléphona également le jour même à Ostende pour apprendre qu'une couche de béton avait déjà été versée sur les vestiges en question.

La visite à Ostende étant devenue moins urgente de ce fait, Monsieur Van Beylen se rendit le 25 août dans cette ville où il apprit que quelques pièces du bateau avaient été retirées et se trouvaient dans un magasin de la ville.

Nous ignorons donc s'il s'agissait d'un morceau de « navire » ou d'un retranchement avec poste de vigie, nous dit le journal « *Wandelaer et Sur l'Eau* ».

Le journal « *de Zeevacht* » du 15-8-52, le « *Visserijblad* » du 22-8-52 et le « *Kustblad* » de la même date ont publié des articles décrivant la trouvaille et estimant que l'on avait affaire à un vieux bateau espagnol ou à un bateau de la Cie d'Ostende échoué à ce endroit au 17^e siècle.

D'autres supposèrent qu'il s'agissait de retranchements datant du fameux siège d'Ostende par les Archiducs Albert et Isabelle aidés par Spinola en 1600. D'autres encore supposèrent qu'il s'agissait d'un bateau plus ou moins moderne enterré là à une époque assez récente.

Quoique ce bateau soit perdu pour notre génération, nous pouvons espérer que d'autres pourront reprendre le travail : tâchons à leur usage d'élaguer les données du problème et d'établir approximativement ce qui se trouve sous les fondations du 133 de la chaussée de Thourout.

BATEAU, RETRANCHEMENT OU EMBARCADÈRE

Avant d'aller plus loin, tâchons de déterminer ce que représente le « plancher » trouvé chaussée de Thourout.

Le fait que ces poutres forment une surface courbe, nous fait penser que nous avons affaire au bouge d'un bateau, c'est-à-dire à la courbure transversale d'un pont.

Ce bouge est même tellement prononcé que nous avons cru un moment nous trouver devant le bordé d'une embarcation.

Nous avons abandonné cette dernière idée lorsqu'on nous a dit avoir découvert près du puits 14 une construction (capot pour descendre dans le bateau ou cage d'escalier pour monter sur la dunette) contenant les restes d'un escalier tournant.

Comme cette construction ne pouvait pas avoir été faite sur les flancs d'un bateau, nous nous trouvions donc bien sur le pont de celui-ci.

En plus du bouge, le bateau semble avoir une certaine tonture, mais celle-ci n'a pas été mesurée.

Ce bouge et cette tonture semblent indiquer qu'il s'agit de construction maritime et non pas de la construction terrienne qui emploie d'ordinaire des pièces droites.

Nous pouvons donc supposer, avec une quasi-certitude qu'il s'agit d'un bateau d'une quinzaine de mètres de long sur environ 8 mètres de large dont le pont principal est composé de madriers jointifs de 20×20 cms disposés dans le sens longitudinal de l'embarcation et assemblés par des tenons et des chevilles de bois.

Sur toute la surface découverte on n'a pas trouvé trace d'un clou ou d'un objet en fer.

Age de la découverte :

Avant de faire des supputations, voyons les faits :

1°) le bateau a été trouvé à 8 mètres de profondeur et le niveau de la chaussée de Thourout est de 4,79 mètres au-dessus de la laisse de basse-mer.

Notre embarcation se trouve donc à 3,21 mètres sous la dite laisse de basse-mer. (Fig. II).

2°) le bateau se trouve sous une couche d'argile variant entre 3,50 mètres au Nord et 4,50 mètres au Sud.

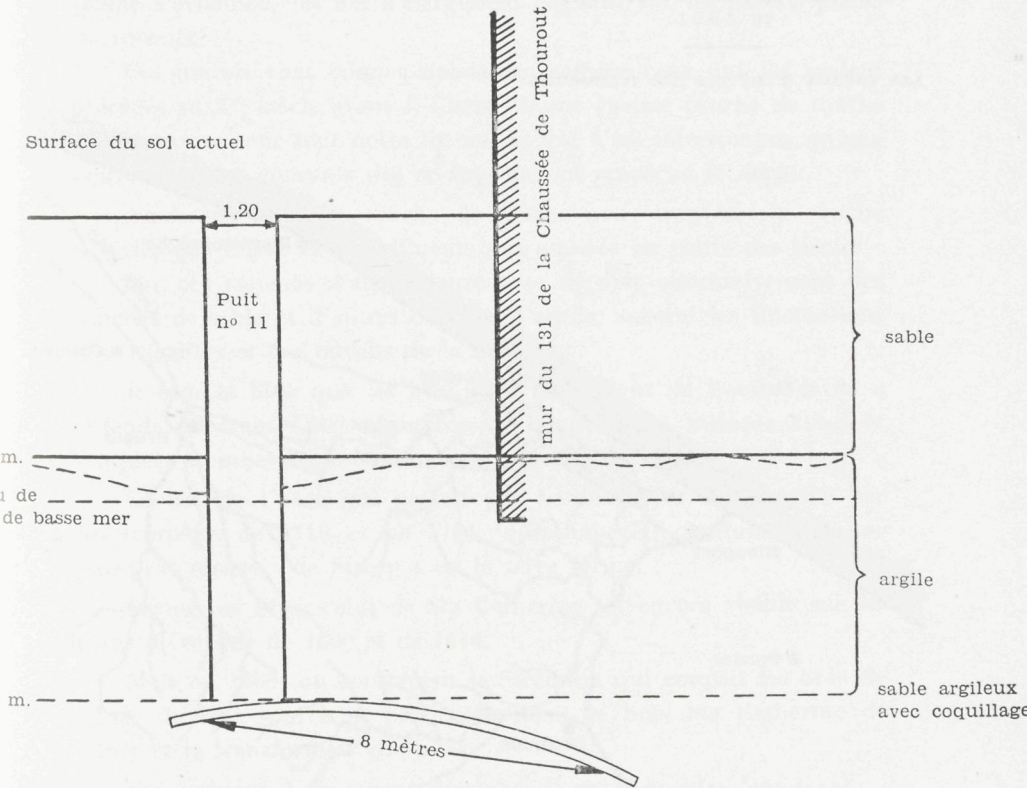
Cette argile est légèrement mélangée de sable gris avec débris de coquillages.

3°) à l'emplacement du bateau il n'y a aucune trace de tourbe. Celle-ci se trouve plus à l'Ouest en couches d'épaisseurs variables.

4°) sur le pont du bateau il y avait une construction contenant un escalier tournant (?)

5°) sur l'une des poutres sortie de terre et malheureusement perdue, il y avait trois VVV romains en diagonale (qui pourraient être des marques d'assemblage).

FIG. II



le 1/100.

- 6°) dans les pièces de bois qui ont été exhumées on n'a trouvé aucune trace de clou, — tout est assemblé avec des chevilles de bois.
- 7°) les ouvriers en faisant ce travail ont sorti des tessons de poteries qui malheureusement n'ont pas été gardées.

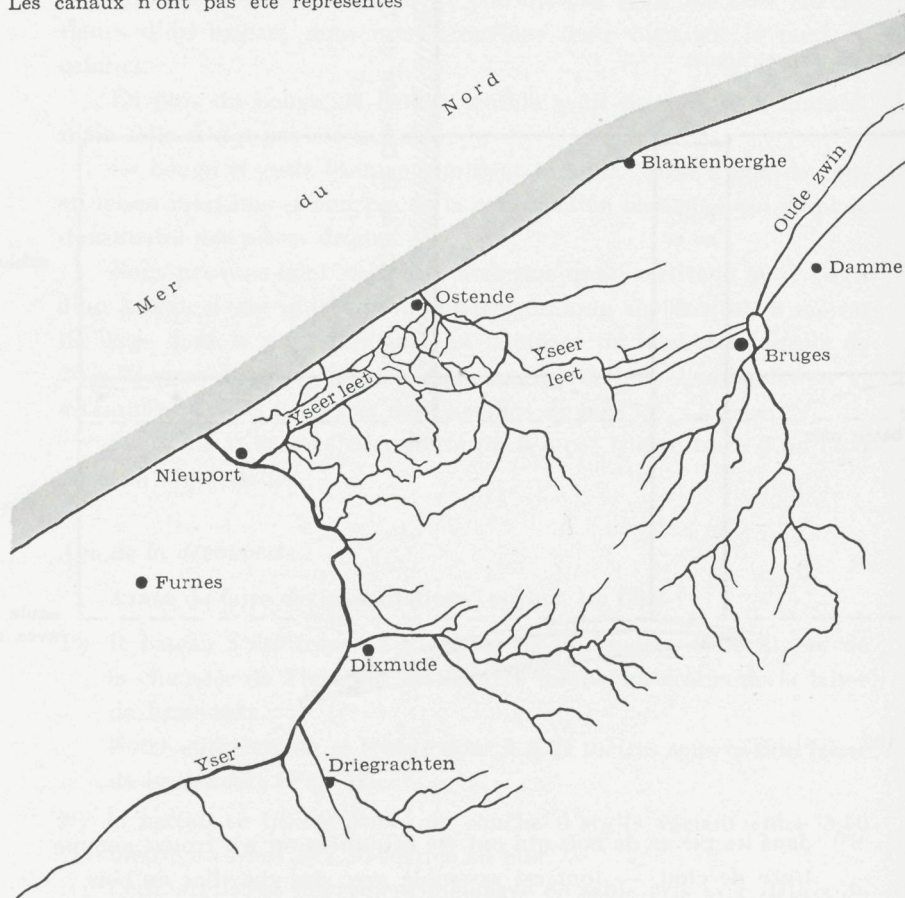
Voyons maintenant où se trouvait ce bateau :

Dans les premiers siècles de notre ère, notre littoral s'avancait à plus de 15 klm en mer et l'Yser faisait un delta dont une embouchure se trouvait à l'emplacement actuel; tandis que l'autre, bifurquant à Lombardsyde, se jetait dans la mer à Ostende, après avoir formé de nombreux bras ou ramifications. (Fig. V).

FIG. V

Carte de l'embouchure de l'Yser
en 1881

Les canaux n'ont pas été représentés



Entre les deux bras de l'Yser se trouvait une île qui, diminuant avec les siècles, deviendra « de Streep » aux 16^e et 17^e siècles, époque à laquelle elle disparut par suite de son rattachement à la terre ferme.

Du 4^e au 8^e siècle toute la plaine maritime n'est qu'un immense marécage que la mer envahit à chaque marée.

Mais l'Yser et les ruisseaux qui descendent vers la plaine maritime, amènent petit-à-petit du limon et la végétation reprend. La plaine s'exhausse, les îles s'élargissent gagnant sur les marais pleins de roseaux.

Ces marais vont donner naissance, comme ceux qui les avaient précédés au 2^me siècle avant J.-Christ, à une épaisse couche de tourbe qui se trouve sous tout notre littoral et qui n'est interrompue qu'aux endroits où les courants des rivières en ont empêché le dépôt.

Au-dessus de cette couche de tourbe nous trouvons la couche d'argile que l'Yser et ses affluents ont amenée au cours des siècles.

Sur ces couches d'argile vinrent se déposer alternativement des couches de sable et d'autres couches d'argile, suivant les fluctuations des invasions et des retraits de la mer.

Il semble bien que les bras de l'Yser allant de Lombardsyde à Ostende cessèrent d'être navigables de bonne heure, puisque Nieupoort remplaça Lombardsyde comme port de mer en 1163.

Le bas de l'Yser qui passait par Lombardsyde fut ensablé par les tempêtes de 1116 et de 1134, néanmoins il continue d'exister puisqu'il sépare « de Streep » de la terre ferme.

Parmi ces bras, celui de Ste Catherine est encore visible sur les plans d'Ostende de 1600 et de 1640.

Mais en 1608, on construisit le Steendijk qui coupait les bras de l'Yser de leur source et particulièrement le bras Ste Catherine de l'Yser et le transformait en Kreek.

Son volume d'eau ayant diminué, il va s'ensabler lentement.

Il devait avoir disparu en 1744 puisque c'est à cette époque que l'on construisit les écluses de Slykens (1670 à 1758) et que l'on assécha le Ste Catherina Polder.

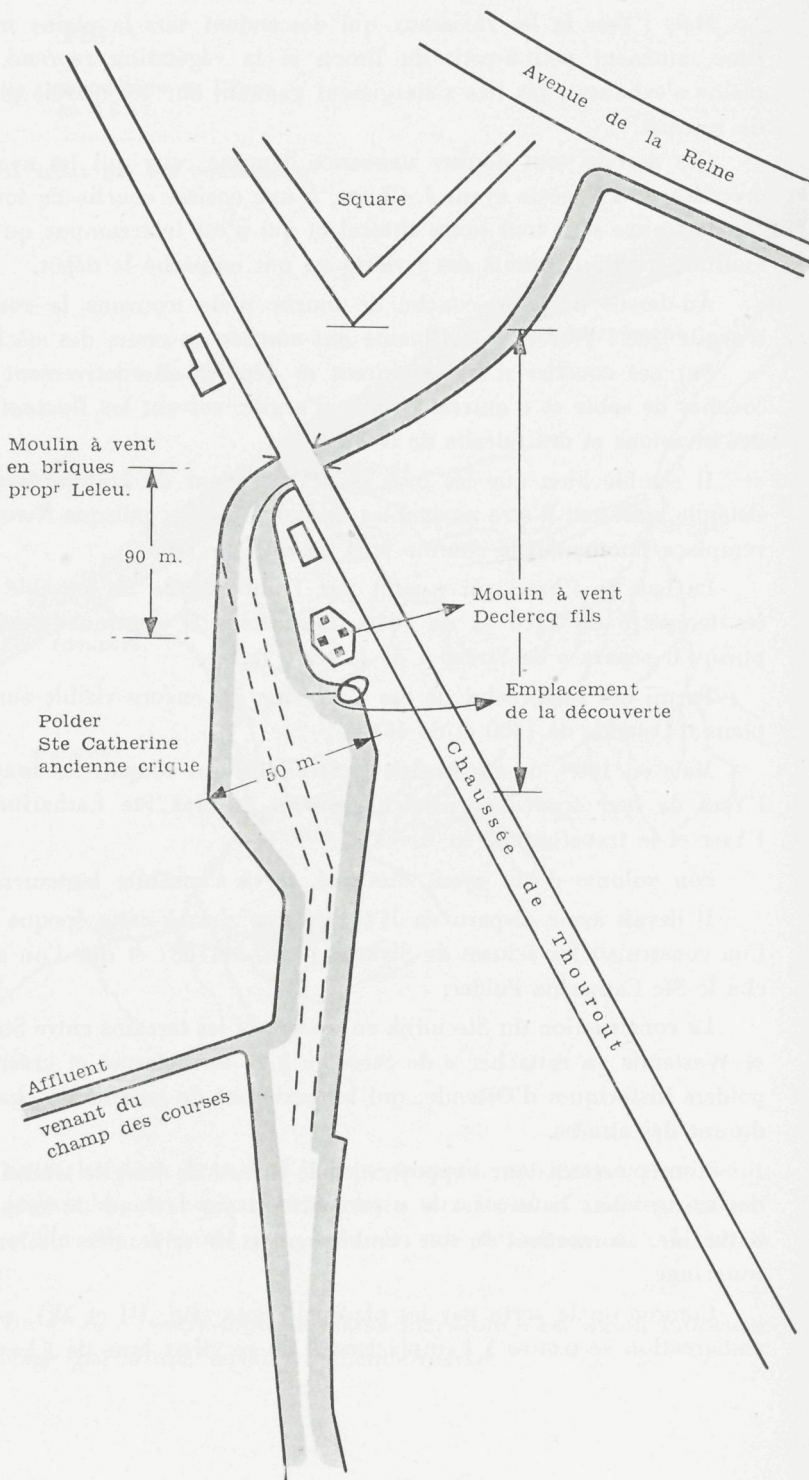
La construction du Steendijk en asséchant les terrains entre Steene et Westende va rattacher « de Streep » à la terre ferme et créer les polders historiques d'Ostende, qui lui serviront de bassins de chasses durant des années.

Nous pouvons donc supposer que le niveau de l'argile trouvé au-dessus du vieux bateau est le niveau atteint par le fond du bras Ste Catherine, au moment de son comblement et de sa transformation en wateringe.

Comme on le verra par les plans ci-joints (fig. III et IV), notre embarcation se trouve à l'emplacement de ce vieux bras de l'Yser.

FIG. III

Chaussée de Nieuport



Avenue de la Reine

Square

Moulin à vent
en briques
propr Leleu.

90 m.

Moulin à vent
Declercq fils

Emplacement
de la découverte

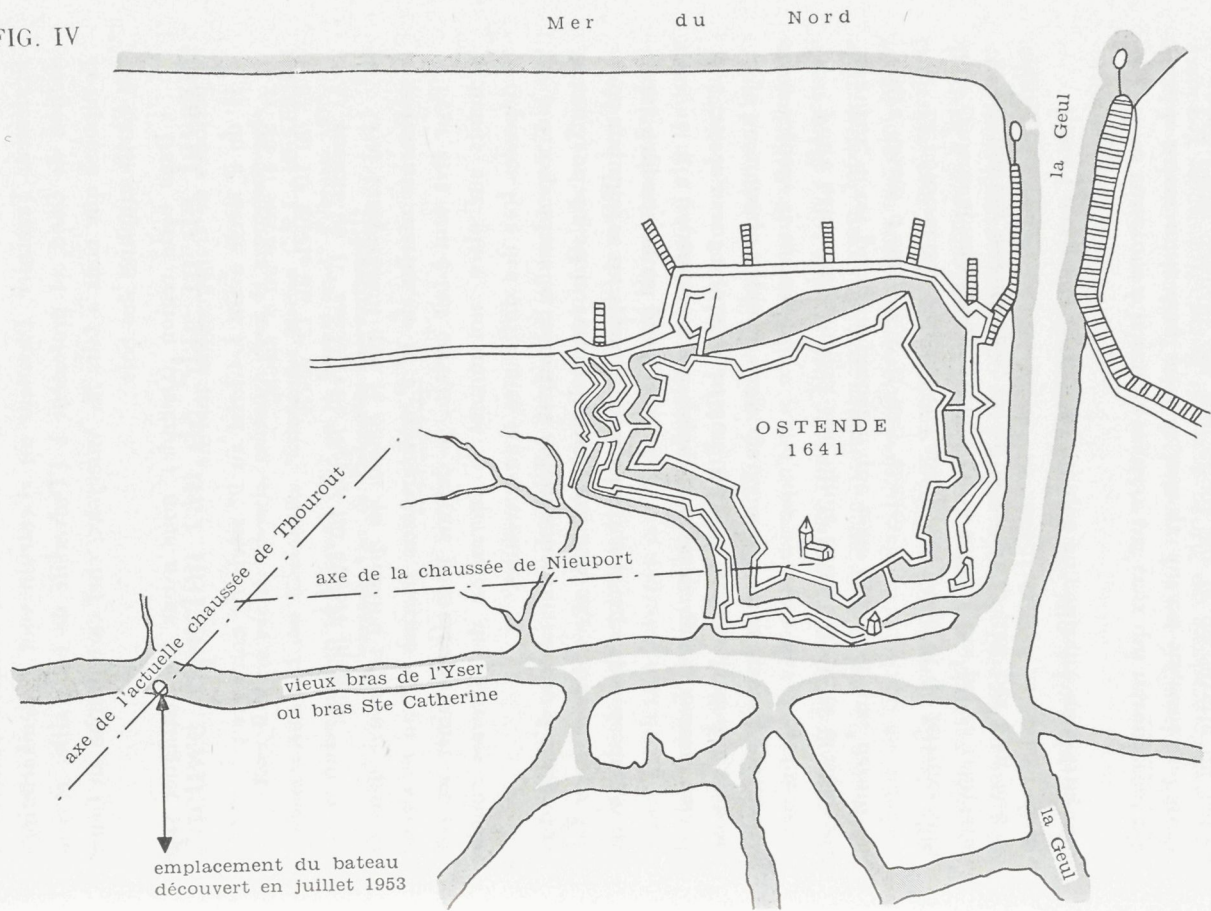
Polder
Ste Catherine
ancienne crique

50 m.

Chaussée de Thourout

Affluent
venant du
champ des courses

FIG. IV



L'absence de tourbe à l'endroit où il a coulé, confirme la chose.

Ceci dit, voyons maintenant l'âge de notre bateau.

Pour être certain de celui-ci nous nous sommes adressés au Professeur Tavernier, Directeur du «Centrum voor Bodemkartering», section de Gand, et professeur à l'Université de cette ville, et voici la réponse que nous a faite M. Ameryckx, chef cartographe au Centre des Carthographies des Sols :

« Dans cette région (Ostende) nous avons pu distinguer trois » périodes de transgression marine :

» 1) du 2^e siècle avant J.-Christ au 1^{er} siècle de notre ère ;

» 2) du 4^e siècle au 8^e siècle;

» 3) du 10^e siècle au 12^e siècle;

» 4) ensuite au 17^e siècle cette région fut encore inondée.

» J'ai l'impression que le bateau en question se trouve dans des » sédiments marins de la 2^e transgression marine (4^e au 8^e siècle).

» Pour être tout-à-fait certain, je devrais pouvoir examiner les sédi- » ments sur place, notamment la succession des diverses couches » déposées lors des différentes transgressions.

» Si cependant le bateau est enfoui sous une couche d'argile repo- » sant sur du sable éventuellement argileux et contenant assez bien » de coquillages du type cardium, il n'y a presque pas de doutes que » ma supposition est juste.

» Il y a cependant aussi quelques chances que le bateau date du » 2^e siècle avant J.-Christ ou du 10^e siècle au plus tard. En tout cas, » je ne crois qu'il puisse dater du 17^e siècle vu la grande profondeur » à laquelle il se trouve. »

Notre bateau se trouvant à la limite entre l'argile et le sable gris argileux, il est plus que probable que nous nous trouvons devant une épave datant d'entre le 4^e et le 8^e siècle.

La construction massive et l'absence de clous et de ferrures indique également une époque reculée où la solidité des pièces remplaçait la solidité des assemblages, — où le bateau n'était pas bien loin du radeau.

Reste l'escalier tournant qui indique au contraire une civilisation déjà évoluée.

Nous laisserons éclaircir ce mystère par ceux qui retrouveront plus tard le bateau ou le demi stère de bois qui fut cet été sorti de l'argile.

Les plans donnant des indications sur la découverte du bateau sont de M. Dinnewet, architecte, à Ostende.