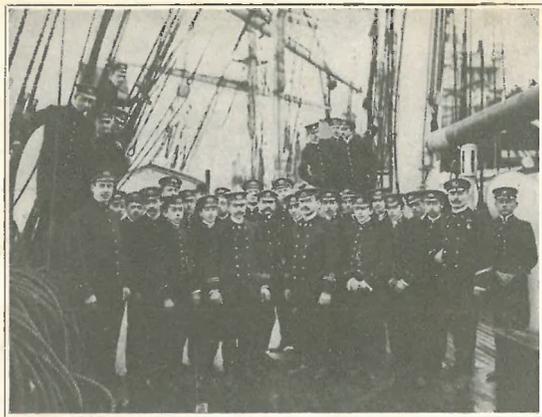


*Sernand d'Zloop de Singhem ten Brande*



BIOGRAPHIE

DU BARON

Henri van Zuylen van Nyevelt

COMMANDANT EN SECOND

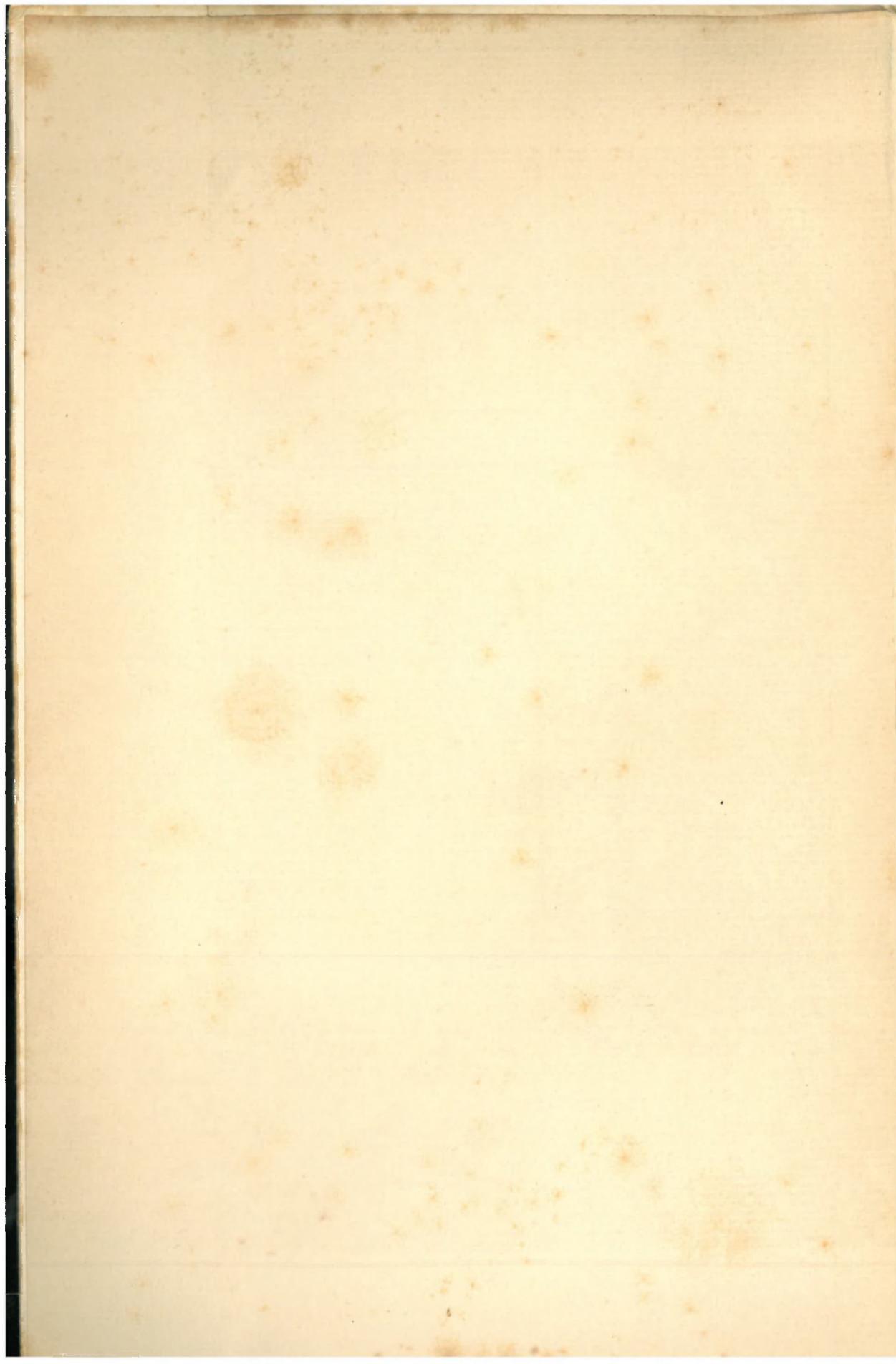
DU

Navire-École "Comte de Smet de Naeyer"

---

26 Août 1878 — 19 Avril 1906

BRUXELLES  
Oscar SCHEPENS & C<sup>ie</sup>  
Éditeurs



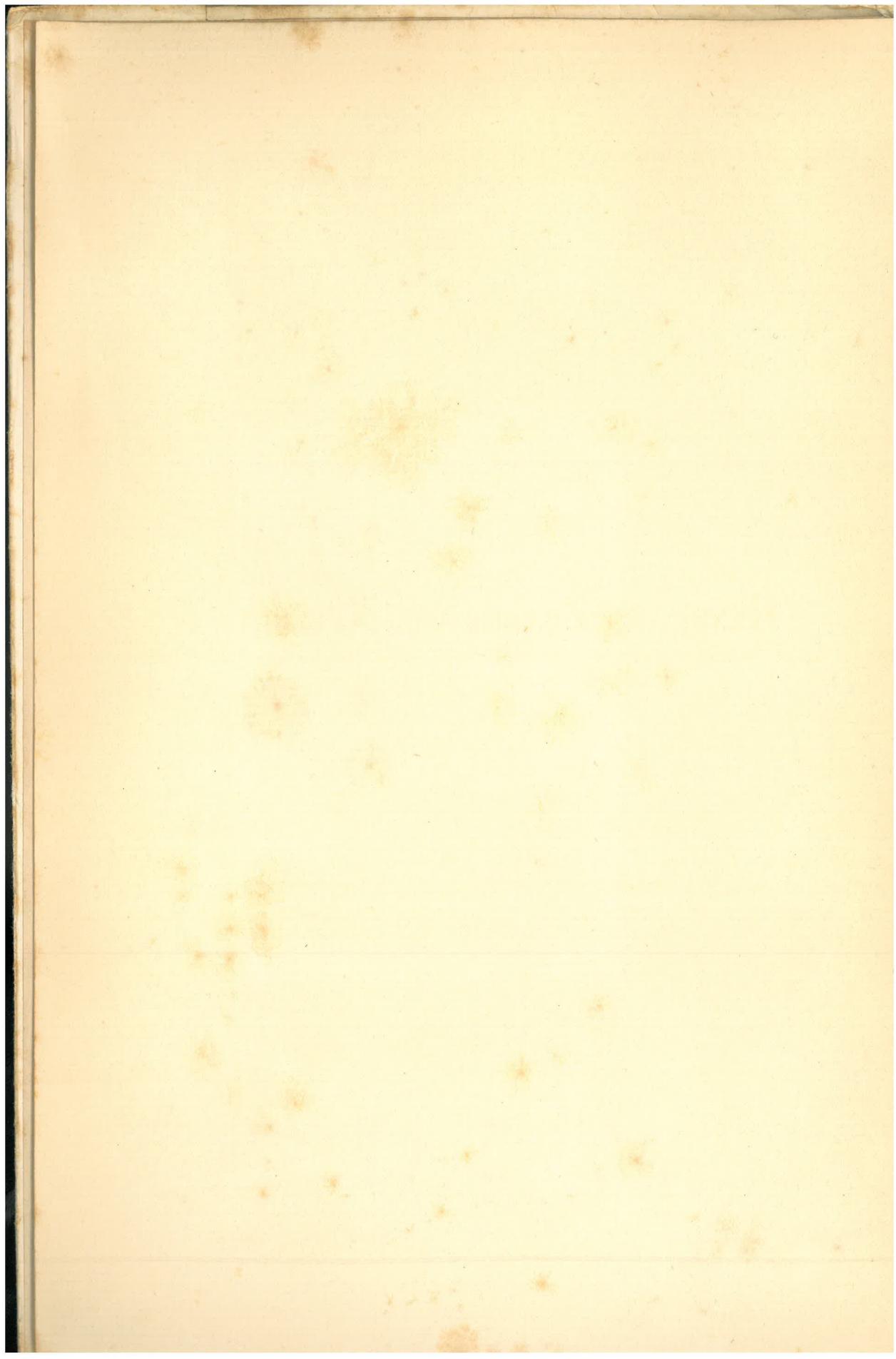
Warrington

30107 ~~45.00~~

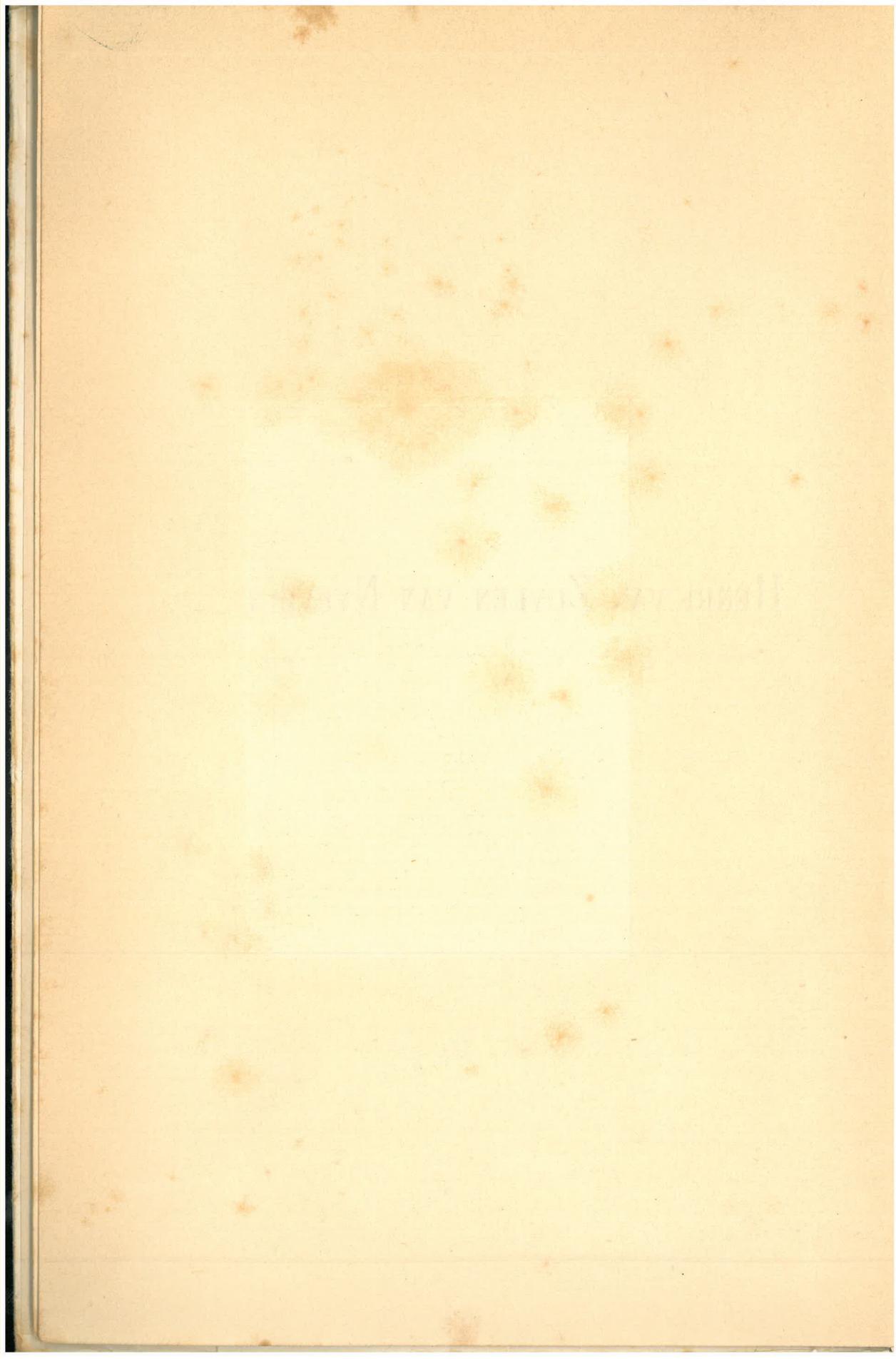
~~250~~

200

150

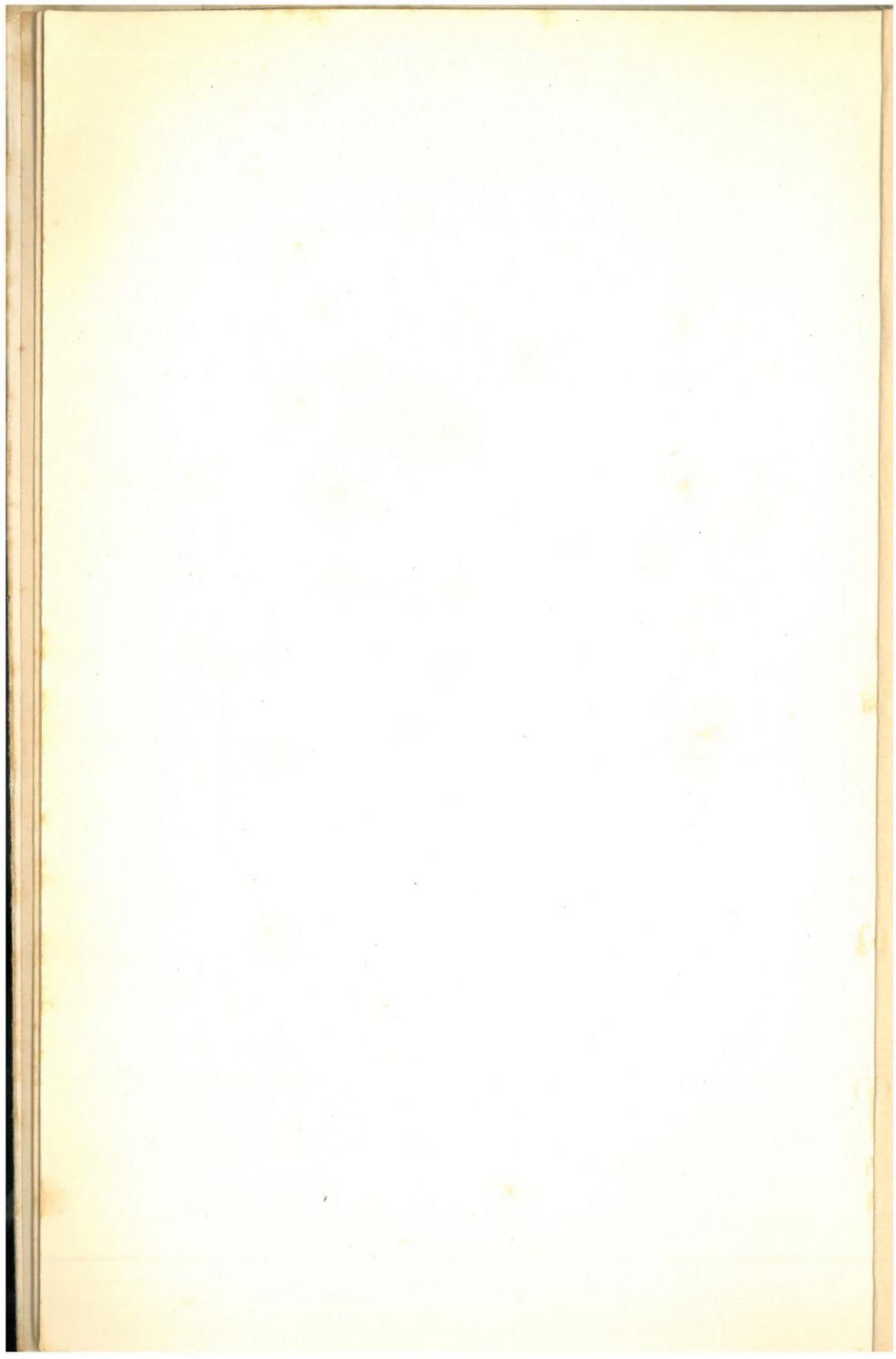


HENRI VAN ZUYLEN VAN NYEVELT





Baron HENRI VAN ZUYLEN VAN NYEVELT,  
Commandant en second  
du Navire-Ecole belge *Comte de Smet de Naeyer*.



224955

# BIOGRAPHIE

DU BARON

## Henri van Zuylen van Nyevelt

COMMANDANT EN SECOND

DU

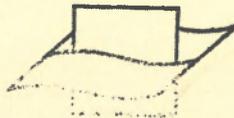
### Navire-École "Comte de Smet de Naeyer"

26 Août 1878 — 19 Avril 1906



BRUXELLES  
SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE  
Oscar SCHEPENS & Cie, Éditeurs  
16, Rue Treurenberg, 16

1907



Marine Instituut voor de Zee  
Flaamse Maritiem Instituut

380258

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CHICAGO

UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

## INTRODUCTION

---

Le naufrage du navire-école belge a plongé de nombreuses familles dans un deuil cruel.

Ce désastre, qui s'est produit tout au début de la réorganisation de notre enseignement professionnel maritime et dont les causes demeurent encore inconnues, aurait pu faire naître, dans des esprits timides, bien des appréhensions pour l'avenir ; il aurait pu ralentir, si pas étouffer, notre expansion maritime, dont le pays cependant doit se préoccuper. Heureusement, notre race n'est pas de celles qui se laissent intimider par une catastrophe ; les élèves échappés au naufrage retournent vers la mer, et dix nouveaux cadets ont subi avec succès leurs examens d'admission à bord de notre école flottante.

Cette attitude de nos jeunes compatriotes est digne de l'héroïque mort de leurs camarades, engloutis dans l'Atlantique, au moment où ils réalisaient leur rêve : être marins.

L'œuvre du navire-école peut ainsi se poursuivre et le premier effort, qui a coûté la vie à de brillantes et fortes intelligences, ne demeurera pas stérile.

Par reconnaissance, notre pensée doit se reporter souvent vers les pionniers qui voulaient régénérer notre marine. Ne cherchons pas à faire l'oubli sur cette page de notre histoire. Si cruel qu'en soit le souvenir, évoquons-le franchement au contraire, ne fût-ce que pour le donner en exemple à notre jeunesse enthousiaste de belles et grandes choses.

Bientôt, espérons-le, les douleurs s'atténueront, on jugera plus impartialement cet effroyable drame, les dissensions auxquelles il a donné lieu disparaîtront et, dans une complète union, on commémorera le sinistre qui a révélé tant de noblesse et de courage juvénile. Mais, de quelque manière que ce souvenir soit perpétué dans l'avenir, il est juste de mettre en relief le mérite personnel des victimes du naufrage et c'est ce sentiment de justice suprême, dernier hommage

rendu à une mémoire chère, qui a inspiré à une femme de cœur, sa parente, le désir de rassembler les éléments d'une biographie du baron Henri van Zuylen van Nyevelt, premier officier à bord du *Comte de Smet de Naeyer*, mort sur son navire en faisant tout son devoir.

Ces pages, écrites simplement au courant de la pensée et des recherches de correspondance, révèlent l'énergie morale de celle qui puise dans le culte du souvenir une consolation à la douleur profonde dont son cœur fut atteint. Si elle consent aujourd'hui à livrer ce recueil de notes à la publicité, c'est sur l'instance d'amis qui pensent qu'une vie noble et sans tache est un exemple qui vaut de ne pas être perdu.

Certes, beaucoup de marins ont connu de rudes moments dans leur carrière, faite toute de sacrifices et de luttes ; peut-être trouvera-t-on même qu'Henri van Zuylen, tout en ayant rencontré bien des difficultés sur sa route, n'a cependant pas subi des débuts aussi pénibles, décourageants, déprimants, que beaucoup de ses collègues embarqués comme apprentis salariés sur des navires dont les commandants avaient moins de tact, de capacité et de bienveillance que ceux qui ont guidé ses premiers pas. Mais le fait que d'autres

ont souffert davantage diminue-t-il la rudesse de l'existence qu'a traversée à ses débuts le jeune officier de marine ? Et puis, ajoutons-le tout de suite, van Zuylen était un enthousiaste de la mer et son oncle, le lieutenant général Wauwermans, avait fait de lui un homme ne redoutant ni le travail ni la responsabilité ; aussi, dans ses lettres, on ne trouve aucune récrimination, mais une pensée généreuse : dire du bien de tous ceux qui l'entourent. Dans plusieurs circonstances délicates, van Zuylen aurait pu, comme d'autres, émettre un jugement sévère sur des actes qu'il était à même d'apprécier en parfaite connaissance de cause ; dans ces cas difficiles, l'homme discipliné se montrait : il ne s'arrêtait pas aux détails pénibles, ne les révélait à personne et continuait sa route, sûr de lui, sans que sa tâche en soit moins bien remplie.

Sous la plume de plusieurs, les premières difficultés traversées par van Zuylen eussent pris des proportions de gigantesques combats ; pour lui, il n'en fut pas ainsi, parce qu'il n'estimait pas les fanfarons. Si, comme il se plaît à le dire, il a été l'objet de l'attention particulière de ses chefs, en réalité, ce fait est dû à ce qu'il était un marin modèle. Enfin, ses débuts peuvent

être cités comme exemple aux jeunes gens qui rêvent de devenir marins, sans avoir suffisamment pesé leurs forces et réfléchi aux privations que cette carrière leur imposera un jour.

Lorsque le navire-école fut institué, Henri van Zuylen était bien jeune encore : il n'avait que 24 ans. Néanmoins, la confiance des organisateurs de l'œuvre lui était pleinement acquise et il fut nommé second officier du *Comte de Smet de Naeyer*.

van Zuylen avait d'ailleurs toutes les aptitudes pour remplir ce poste important. Son éducation supérieure, son sang-froid, sa ténacité, sa bienveillance pour les autres et son grand tact l'avaient tout naturellement désigné pour le rôle d'éducateur de jeunes gens appartenant, eux-mêmes, à la meilleure classe de la société.

van Zuylen n'était pas encore entré en fonctions, que le navire-école chavirait en Ecosse, dans les bassins de Greenock. Une enquête avait établi que cet accident était dû à une fausse manœuvre dans le lestage du navire ; mais le *Comte de Smet de Naeyer* avait de nombreux ennemis, comme il en surgit toujours dans les débuts d'une entreprise que heurtent certains intérêts privés. Le bruit fut répandu intention-

nellement dans le public et certains rapports, habilement ou inhabilement tournés, contribuèrent à accréditer l'appréciation que le futur navire-école devait être condamné pour défaut de stabilité.

van Zuylen n'était pas homme à se laisser influencer par de pareilles machinations; il avait étudié avec calme les critiques formulées contre la stabilité du *Comte de Smet de Naeyer*, les avait jugées non fondées et, dès lors, ne s'était plus occupé de cette question.

Il avait d'ailleurs de quoi mieux employer son temps. Son rôle allait être difficile à bord; on peut, en effet, être marin consommé, connaître la navigation, l'astronomie nautique, etc., et être un déplorable professeur. Or, ces fonctions allaient devenir prédominantes pour lui. Le jeune officier connaissait les préjugés qui pouvaient, pour un rien, faire naître de dangereuses rivalités, si pas faire éclater la guerre parmi les membres d'un état-major comprenant, comme celui du *Comte de Smet de Naeyer*, des officiers de marine, un avocat, un lieutenant d'artillerie, un médecin militaire et un aumônier, ces quatre derniers étant professeurs de cours importants.

Il savait que la marine est très routinière,

qu'elle tient avec force à ses coutumes et que ceux qui n'en pratiquent pas tous les secrets sont dédaigneusement traités de « terriens ». Il savait aussi qu'il suffit à certaines personnes d'avoir fait une traversée en paquebot pour prendre des attitudes de navigateurs consommés et pour juger peu généreusement ceux que les circonstances ont empêchés de faire des études théoriques générales très complètes.

van Zuylen savait tout cela; mais il était décidé à donner l'exemple de la conciliation et, tant pour sa dignité personnelle que par esprit de corps, il avait résolu d'atténuer tous les griefs qu'on aurait pu formuler contre lui. Dans ce but, il mit à profit tout le temps dont il disposa, avant de s'embarquer, pour revoir ses cours généraux et spécialement ceux qui se rapportent à la navigation théorique. Ce fut une véritable surprise, pour ceux qui entretenaient avec lui des relations suivies, de constater avec quelle facilité il se remettait en mémoire des matières qu'il n'avait plus vues depuis assez longtemps et avec quelle rapidité il s'assimilait des questions entièrement neuves.

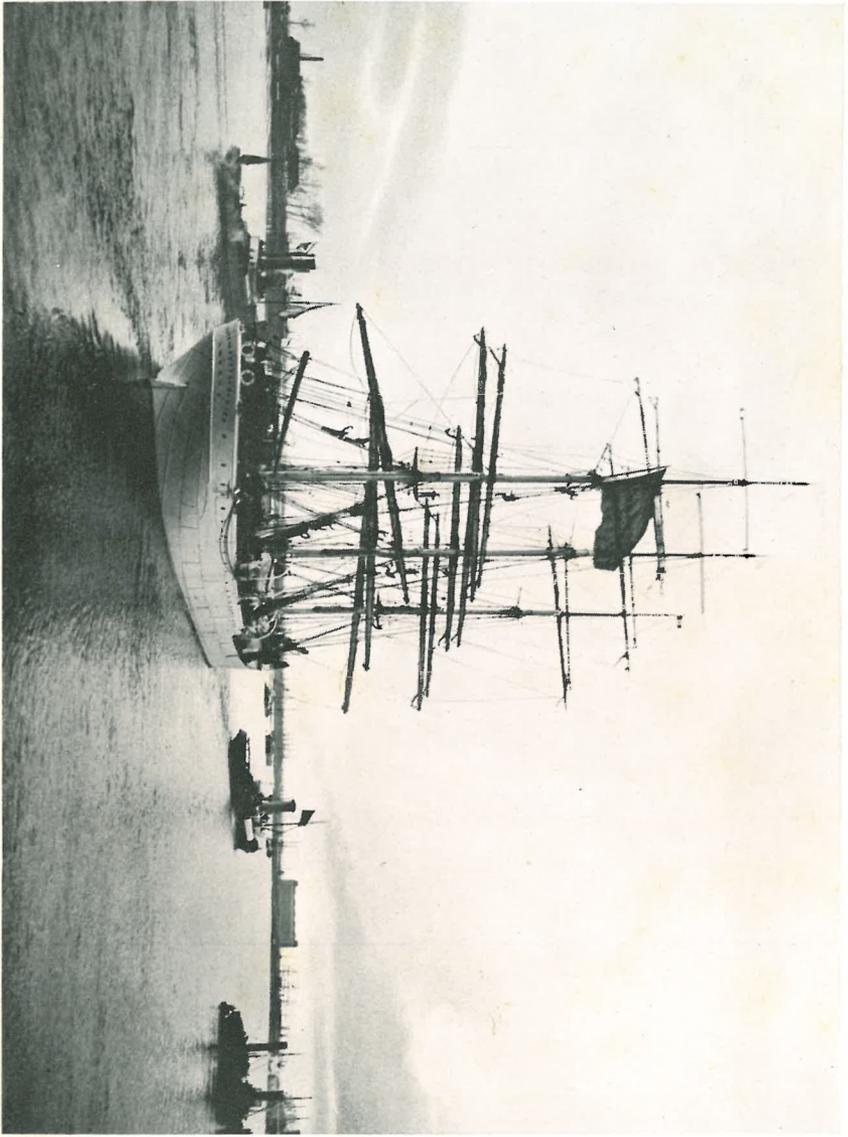
Au mois de décembre 1904, on ne crut plus possible de surseoir au commencement des cours,

et, comme le navire subissait, en Ecosse, des réparations nécessitées par l'accident de Greenock, on décida d'installer provisoirement les cadets à terre, dans l'ancien arsenal de construction militaire d'Anvers. A ce moment, le capitaine Fourcault n'était pas encore désigné comme commandant de l'école; le lieutenant Cornellie surveillait en Ecosse la réfection du navire et van Zuylen représentait ainsi à Anvers l'autorité de l'état-major maritime de l'école. Sa situation était d'autant plus délicate que les autres professeurs étaient plus âgés que lui et que la direction des études avait été confiée au lieutenant d'artillerie Ingenbleck.

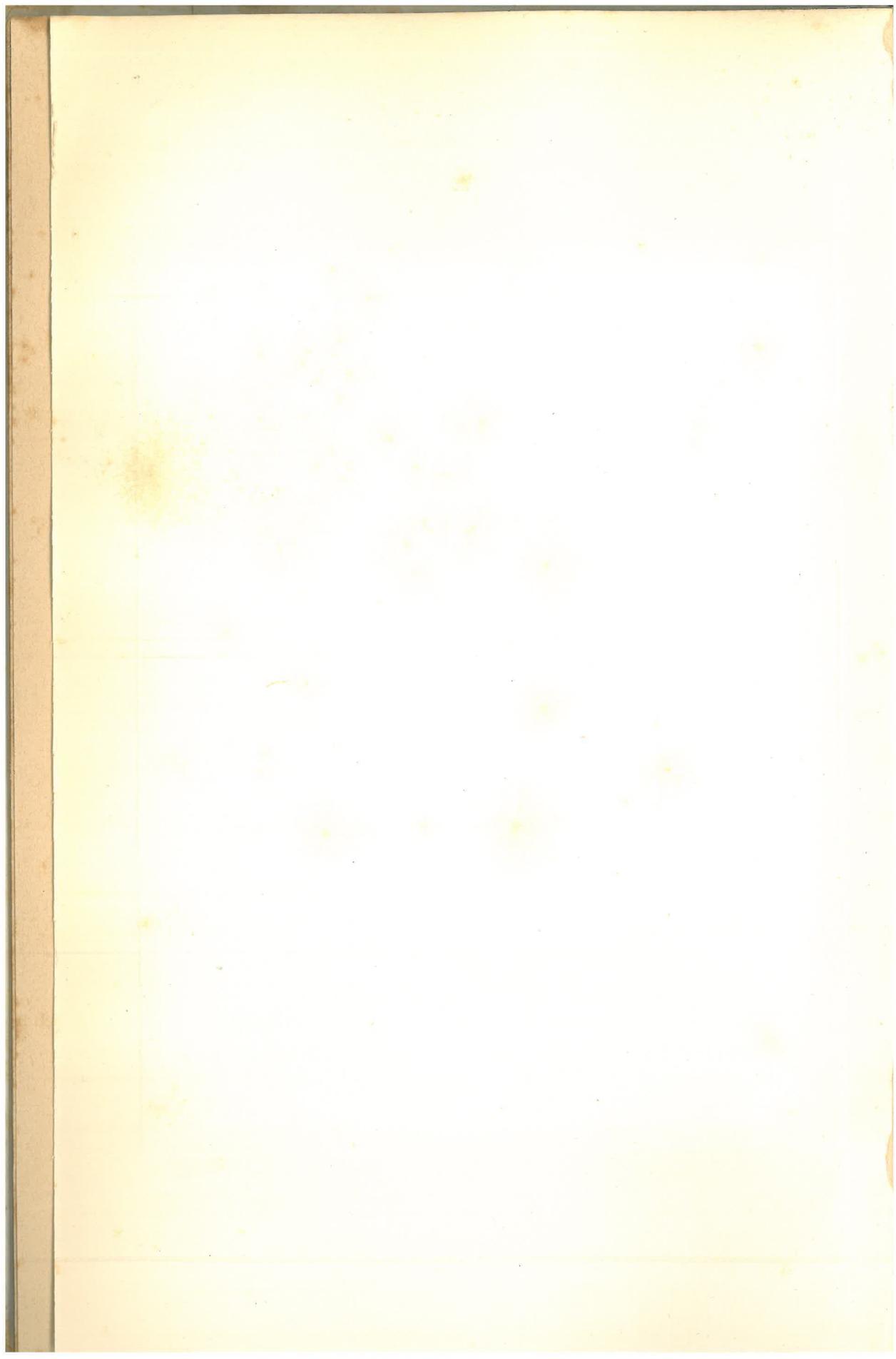
A l'arsenal, van Zuylen donna des leçons pratiques de matelotage et y enseigna les nomenclatures du navire, en trois langues : française, anglaise et flamande. Ce n'est pas sans difficulté qu'il parvint à composer ces dernières leçons, car il fallait en quelque sorte créer une terminologie flamande appropriée aux Belges!

La correspondance qu'il engagea sur cette question avec l'amiral hollandais Lebron et avec M. Ringlever, professeur à l'Académie nautique de Rotterdam, est des plus intéressante.

van Zuylen se dévouait corps et âme à l'institution. Nuit et jour, il était là, ne s'absentant



Le premier Navire-Ecole belge *Comte de Smet de Naeyer*. — Le Départ.



que lorsqu'il ne pouvait faire autrement. Quand le *Comte de Smet de Naeyer* arriva enfin en Belgique, van Zuylen reçut la mission d'y embarquer aussitôt, et, à partir de ce jour, c'est à peine s'il revit sa famille avant de prendre la mer.

Lorsque le chargement fut fini et que le *Comte de Smet de Naeyer* fit route vers l'Amérique méridionale, van Zuylen aurait pu croire qu'il allait jouir d'un repos relatif qui le remettrait de ses incessantes fatigues et préoccupations des derniers mois. Malheureusement, les premiers jours de mer furent très mauvais et il dut, comme d'ailleurs tous les autres officiers de marine, se trouver à peu près constamment sur le pont, soit pour la manœuvre, soit en vue d'y donner l'instruction aux cadets.

Le premier voyage du navire-école au Chili fut marqué par de multiples incidents qui occasionnèrent, pour les officiers de marine embarqués, bien des désagréments et des désillusions.

Dans ses lettres, très rares d'ailleurs, van Zuylen ne formule aucune plainte ; il ne cite même aucun des ennuis qu'il doit subir, comme par exemple celui d'avoir sa cabine souvent inondée et d'être logé près de la cuisine, le long

d'un corridor dans lequel la circulation est bruyante le jour et la nuit.

Lorsque le *Comte de Smet de Naeyer* prit la route du retour vers l'Europe, le lieutenant Ingenbleck était atteint de typhus. van Zuylen accepta de le remplacer partiellement et commença un cours de trigonométrie que les élèves devaient posséder avant qu'on leur enseignât d'autres branches, telles que la navigation, etc.

Bien que n'ayant pas eu le temps de se préparer à ces fonctions improvisées de professeur de mathématiques, le jeune officier s'en tira fort bien et sans solliciter aucune réduction de son service ordinaire.

Le 9 janvier 1906, le navire rentra à Anvers. La traversée avait été longue et particulièrement pénible; le lieutenant Ingenbleck et un homme de l'équipage, morts en route, avaient été immergés; plusieurs cas de fièvre typhoïde s'étaient produits, enfin un professeur et trois élèves avaient contracté une maladie qui aurait pu devenir très dangereuse si la campagne s'était prolongée.

Chacun se retrouva avec satisfaction dans ses foyers et l'équipage fut licencié conformément aux règlements maritimes.

Les officiers de marine seuls continuèrent la

corvée de procéder au déchargement, à la surveillance des importants travaux d'aménagement que l'Association maritime belge faisait subir à son navire, pour supprimer les inconvénients qu'on avait signalés au cours de la dernière campagne et pour assurer dans la limite du possible à la mer le confort de l'état-major et des élèves.

Après cela vinrent le chargement et le départ, sans que van Zuylen songeât à prendre le repos qu'il avait si bien mérité et dont il avait grand besoin.

Dès le retour du *Comte de Smet de Naeyer* à Anvers, van Zuylen avait été promu au grade de premier officier, c'est-à-dire « commandant en second du navire-école belge ».

Tout le monde applaudit à cette désignation : les élèves qui avaient pour lui la plus haute estime et une réelle affection, ses camarades de la marine, les professeurs de l'école, enfin toutes les personnes compétentes qui avaient à cœur la réussite de l'œuvre.

van Zuylen était bien jeune pour occuper un tel poste, c'est ce qui explique le fait qu'une haute autorité belge pria le commandant Fourcault, peu avant le second départ du navire, de lui donner très impartialement son avis sur cette nomination.

La réponse de Fourcault fut catégorique : van Zuylen était le *right man in the right place* ; c'était celui que son tact, son intelligence, son travail et ses capacités désignaient pour prendre le commandement en chef de l'Institution, après trois ou quatre campagnes.

Fourcault savait, en outre, combien van Zuylen était un cœur loyal et dévoué et qu'il pourrait compter jusqu'à la mort sur son premier officier.

.....

Et van Zuylen est mort, englouti avec le navire qui se brisait, tandis que les mâts s'abattaient avec leurs grandes voiles blanches, recouvrant d'un linceul, à la fois l'épave tout entière, les marins pères de famille et les petits cadets, dont quelques-uns, dans cette agonie suprême, venaient s'agenouiller devant l'aumônier.

Le prêtre bénissait les mourants et se perdait avec eux, calme et sublime, alors qu'il aurait pu se sauver en gagnant le canot de sauvetage.

Pendant cette scène affreuse, van Zuylen a gardé tout son sang-froid, il a travaillé de toutes ses forces pour aider à sauver quelques-uns de ses « petits », dont l'un terrorisé appelait « maman ».

.....

Si cruel que soit le souvenir de cet affreux naufrage, nous devons l'évoquer souvent.

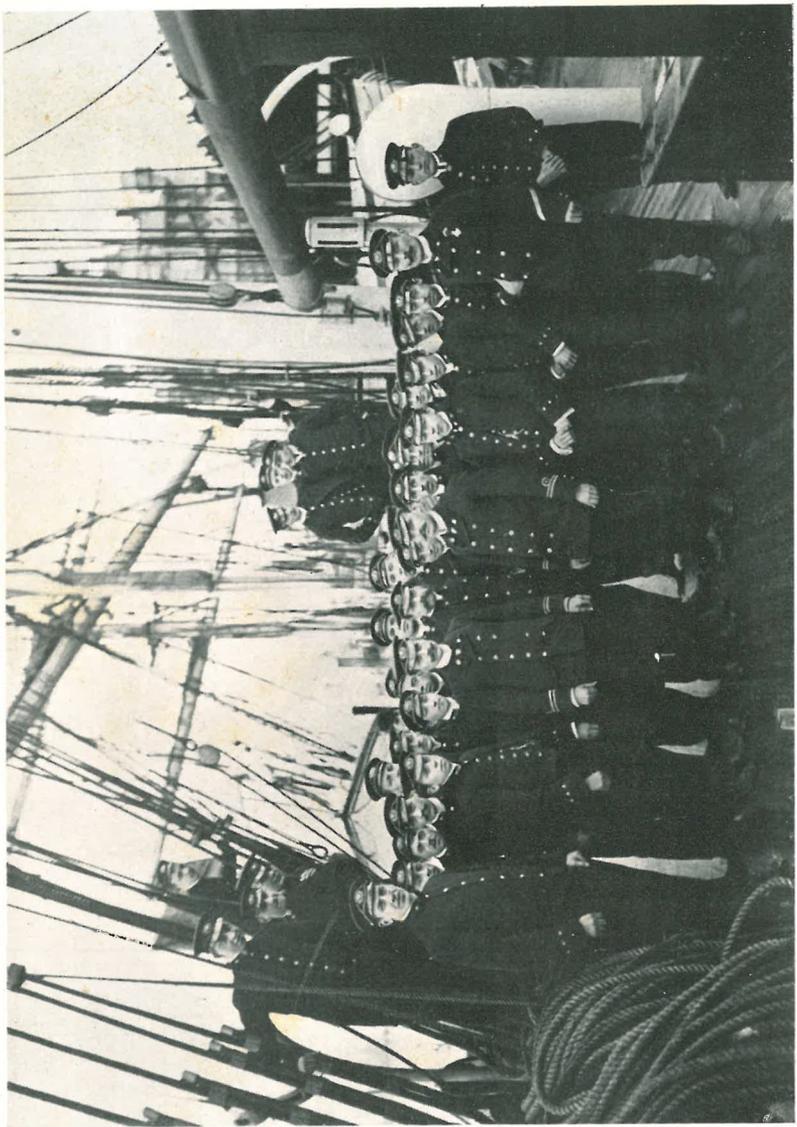
Dégagé des amertumes, envisagé par le temps avec plus de calme et, partant, avec plus d'impartialité, il constituera une page importante de notre histoire maritime.

La mémoire des victimes du désastre de 1906 sera honorée, espérons-le, comme le mérite le sacrifice de leur vie.

Mais, en attendant que ce témoignage de la reconnaissance nationale se manifeste d'une façon générale, la biographie du baron Henri van Zuylen est un petit monument élevé par l'affection à l'un des plus dignes héros de la terrible catastrophe.

G. LECOINTE.

---



Groupe d'officiers et cadets du Navire-Ecole.

# BIOGRAPHIE

DU

## Baron Henri van Zuylen van Nyevelt

---

Les cœurs généreux se rencontrent fréquemment sur les navires et le métier de la mer fait fleurir des qualités qui ne se rencontrent pas dans l'atmosphère des villes.

(Amiral de GICQUEL DES TOUCHES.)

Retracer la vie du jeune officier de marine qui vient de périr si affreusement et en même temps si héroïquement dans le naufrage du navire-école, c'est fournir un noble exemple à la jeunesse, c'est lui faire toucher du doigt jusqu'où les sentiments chrétiens, développés par un rude travail, une persévérance qu'aucun obstacle n'arrête, une abnégation constante, peuvent élever et conduire un noble caractère.

Les sceptiques diront : A quoi bon ? Il a péri à 27 ans, lorsque la force, la jeunesse promettent des années de jouissance et de plaisir ?

Les réfléchis comprendront ce qu'il y a de grand à savoir se dévouer pour les autres, à pousser le sentiment du devoir jusqu'à l'abnégation de toute personnalité, jusqu'au sacrifice de sa vie pour sauver celle des autres. Ils se diront que seules les natures de cette trempe font les vrais chefs, ceux qui inspirent confiance, ceux entre les mains desquels d'autres, plus craintifs, plus timides, sinon moins braves, trouveront l'exemple et l'autorité qui les

guideront. Ils se diront que si l'humanité ne comptait plus de ces caractères fermes, dévoués, inébranlables dans leur idéal, elle périrait dans l'égoïsme et la jouissance; qu'il faut donc chercher à les imiter si possible, en tous cas, les honorer et les glorifier.

Il a péri *affreusement* ! Ni la tempête, ni la lutte contre les éléments, ni collision, ni abordage n'ont donné à ce sombre drame l'éclat, l'ivresse du combat qui aide à la bravoure. A peine ses voiles larguées pour la haute mer, le navire, envahi par l'eau, s'est alourdi et a sombré; les moyens ont manqué au sauvetage, les pompes se sont refusées à dégager l'eau toujours montante et la mer s'est ouverte pour engloutir les malheureux qui n'avaient pu trouver place dans la seule embarcation qu'on parvint à mettre à la mer, sans qu'elle chavirât et s'engloutît sous les yeux des naufragés.

Il a péri *héroïquement*, car fidèle au poste, après avoir travaillé de toutes ses forces décuplées par le danger et l'espoir de sauver un plus grand nombre de cadets, il s'est dévoué jusqu'à la mort, accomplissant noblement son devoir, soutenu par le sentiment de l'honneur haut placé et par la croyance en Dieu.

Il aurait pu se sauver ! peut-être... ?

Il ne l'a pas voulu. D'autres jeunes vies auxquelles il s'était dévoué périssaient, il devait sacrifier la sienne !

Peu de temps auparavant, il transcrivait de sa main ces lignes qui l'avaient frappé :

« La Patrie, l'humanité même fait un devoir d'un tel sacrifice. Vivre sans trouble et mourir sans remords est » la récompense naturelle d'une vie sagement réglée. »

Dès son enfance, Henri van Zuylen donnait des preuves d'un caractère franc, énergique et bon. Nature ouverte, très ferme, n'ayant peur de rien, ne mentant jamais, il avait tout jeune la notion de ce qui



Le futur marin à 5 ans.

était bien ou mal, juste ou injuste. Sa mère le punissait-elle tout enfant pour une peccadille en le privant de dessert, si sa bonne voulait intervenir en lui en donnant, il refusait, disant : Non, mère ne veut pas. S'agissait-il d'aller chercher des pommes au grenier, tout

seul dans l'obscurité, le petit homme montait sans crainte et en rapportait aux camarades qui l'attendaient en tremblant. Blessé assez fortement au front, il ne pleurait pas, rassurait sa bonne affolée et lui disait : « *Mère ne saura rien, je ne le dirai pas.* » Bien des traits de ce genre le faisaient adorer des siens, aimer des camarades de son âge, qu'il ne trahissait jamais.

Le 24 mars 1890, Henri van Zuylen fit sa première communion, à Gand. A cette occasion, le poète Guido Gezelle, à qui l'on vient d'élever une statue, se souvenant de l'appui trouvé naguère pour ses études chez le grand-père de l'enfant et ayant continué des relations avec son père, lui dédia des vers qui s'approprient admirablement à son caractère :



TER BLIJDE INDACHTIGHEID

DER

EERSTE COMMUNIE

VAN DEN WELEDELEN HEER

*Hendrik Baron van Zuylen van Nyevelt*

Gent, den 24 Maarte 1890



van Zuylen is uw' naam, en eerlijk erfgenot :  
dien name en eer getrouw beware U immer God !  
Niet elken valt de kans, uit vrijen stam gewonnen,  
te mogen putten aan zoo held're levensbronnen  
als Gij, die, heden zelf, door God gesterkt, de baan  
des levens onbevreesd bereid zijt in te gaan.  
Gaat vrij dan en gemoed zoo eens uwe oud'ren waren ;  
geen schrik beneme U 't hert, geen vijand, geen gevaren ;  
gaat voorwaards, ed'le borst, en zoo Gij zijt, zoo blijft  
een echte bloem van 't bloed dat in uwe ad'ren drijft.  
Vergeet ons niet, maar voert dóór al uw' levensjaren  
't geheugen mée van hen die U begroetend waren  
en zeiden : Wel begonst ; vaart voort nu, fier en sterk,  
en weze ons eere en troost uw dapper mannenwerk !

**Guido Gezelle.**

TRADUCTION



## LA JOYEUSE COMMÉMORATION

DE LA

## PREMIÈRE COMMUNION

DU TRÈS NOBLE MESSIRE

Henri Baron van Zuylen van Nyevelt

Gand, 24 mars 1890

van Zuylen est votre nom et votre honneur héréditaire :  
Dieu fasse que vous restiez toujours fidèle à ce nom et  
à cet honneur!

Chacun n'a pas comme vous l'heur d'être issu de race aussi  
libre et de pouvoir puiser à des sources de vie aussi  
pures, vous qui aujourd'hui même, réconforté par Dieu,  
êtes prêt à entrer sans peur dans le chemin de la vie.

Parcourez-le, ce chemin, franchement et courageusement  
comme autrefois vos aïeux; que ni crainte, ni ennemi,  
ni danger ne vous fasse trembler.

Marchez de l'avant, noble rejeton, et restez, tel que vous  
l'êtes maintenant, une digne fleur du sang qui coule dans  
vos veines.

Ne nous oubliez pas, mais gardez pendant toute votre exis-  
tence le souvenir de ceux qui vous saluèrent en disant :  
Bien commencé, persévérez, fier et fort, et que l'œuvre  
de votre âge mûr soit notre honneur et notre consolation.

Ne semble-t-il pas que le poète flamand eut soulevé un coin du voile qui recouvrait la destinée tragique du marin et prédit sa vaillance et son héroïsme, dignes de sa devise :  
*Non Titubans ?*

Lorsque ses parents quittèrent Gand pour Dinant, van Zuylen entra au collège où il travailla tout en jouissant de la liberté de parcourir le beau pays des bords de la Meuse, dont le bon air développait sa robuste nature.

Aux études depuis une couple d'années, un jour de carnaval, l'effervescence des rues, la gaité des habitants, l'entraîna à se déguiser avec d'autres élèves et à parcourir la ville en bande joyeuse. Rencontrant un professeur, van Zuylen s'approcha de lui et le salua. Le professeur l'avait reconnu. Le lendemain, il fit comparaître le jeune homme et n'eut pas de peine à lui faire avouer qu'il avait désobéi et s'était déguisé. Non content de cet aveu, le maître crut qu'ayant le devoir de sauvegarder la discipline et le bon renom de l'établissement, il avait le droit d'interroger pour connaître les coupables ; van Zuylen ne put admettre qu'il dût se faire le dénonciateur de ses camarades. L'autorité se heurta, sans le renverser, contre ce scrupule de son âme franche et loyale et son renvoi du collège fut le résultat de cette équipée. Il en souffrit beaucoup et les regrets que fit naître chez les maîtres eux-mêmes cet acte de rigueur à l'égard d'un élève dont on proclamait, d'autre part, l'aptitude aux études et la bonne conduite, ne le consolèrent pas. Des démarches vis-à-vis du directeur furent tentées et n'aboutirent pas. A la suite de cette aventure qui laissait au jeune homme une impression pénible, van Zuylen fut placé à l'Athénée de Dinant, et

c'est à cette époque que commença à germer dans son cerveau l'idée d'une carrière qui lui donnerait l'espace, le monde à parcourir !

Lorsqu'il s'embarqua, à peine âgé de 16 ans, il ne connaissait pas la mer, mais un idéal de vie large, de connaissance du monde, de travail que pourraient satisfaire des voyages lointains, lui fit désirer quitter le pays et choisir la carrière de marin.



van Zuylen au moment  
de son premier embarquement.

Ce fut sur le trois-mâts barque *Fernbank*, de la Compagnie Andrew Weir, de Glasgow, que van Zuylen contracta un en-

gagement de quatre ans comme *apprentis*.

Le voilier *Fernbank*, jaugeant 2,350 tonnes, capitaine Hansell, quitta Anvers le 12 novembre 1895 en destination de Los Engelès (Californie), Portland (Orégon), Port-Elisabeth (colonies du Cap), Lorenzo-Marquès (colonies portugaises), Port-Pirée (Océanie); en retour sur l'Europe, il fit escale à Puerto de Mazzarone (Espagne) et rentra à Cardiff le 10 novembre 1897. Le voyage avait duré deux ans.

La première lettre de van Zuylen est datée de Flessingue, 13 novembre, lendemain de son embarquement :

*13 novembre 1895, à sa mère.*

« Nous passons devant Flessingue, je suis dans  
» mon élément ! Cette mer ! je l'ai aimé déjà de tous mes  
» poumons. »

De Portland, il écrivait :

*5 juin 1896, à sa mère.*

« Notre traversée de Los Engelès a été passablement  
» difficile, c'est-à-dire que nous avons mis un mois pour  
» la faire avec du mauvais temps. Avant d'arriver à  
» Portland, nous avons passé une des plus mauvaises  
» barres du monde entier pour entrer dans la rivière. La  
» coque de bateau-pilote a été emportée en passant la  
» barre avec nous ; notre capitaine a manqué avoir le  
» même sort avec une vague qui est venue s'abattre sur la  
» poupe et a emporté presque tous les ventilateurs. »

De Port-Elisabeth, 7 octobre 1896, une lettre relate son premier passage du Cap-Horn :

*7 octobre 1896, à sa mère.*

« Ce qui nous a beaucoup retardés, c'est qu'au Cap-  
» Horn, deux fois nous avons été surpris par un ouragan  
» et deux fois nous avons eu toutes les voiles emportées.  
» Nous n'avions plus de voiles !! Mais nous sommes arri-  
» vés, c'est l'essentiel. Tu me demandes mes indisposi-  
» tions depuis le départ d'Anvers. Tout simplement un  
» mal de gorge à Portland, puis mes doigts de la main  
» gelés, car il faisait un froid !! Tout le temps de la glace  
» sur le pont ! Mais c'est fini. Les ongles sont tombés et  
» d'autres revenus, j'ai maintenant une nouvelle peau sur

» la main, rose comme de la  
» crème. — Si tu savais comme  
» je partage tes impressions! te  
» tenir dans mes bras... mais cela  
» ne tardera plus guère et après  
» avoir fait son devoir cela sem-  
» blera plus doux. Quant aux  
» prières, je te donne ma parole  
» que depuis mon départ, je n'ai  
» pas manqué... mettons dix fois,  
» de dire la prière que nous  
» disions à la maison. Je puis aussi te donner ma parole  
» que depuis que j'ai quitté Anvers je n'ai pas bu plus de  
» trois verres en une soirée. Quant à la liqueur, je n'y  
» touche jamais, du reste tu connais mon idée à ce sujet.  
» — La facilité des mœurs est ici moins grande que  
» beaucoup de personnes le croient. »



G. Hansell, Capitaine  
du voilier *Fernbank*.

La vie est rude à bord d'un voilier anglais pour l'*apprentis* de première année. Rien ne lui est épargné; il est astreint aux travaux les plus durs : laver le pont, le polir à la brique, peindre intérieurement et extérieurement le navire, piquer la rouille, laver la vaisselle, son linge, entretenir ses effets et s'initier à toutes les connaissances et travaux du matelot.



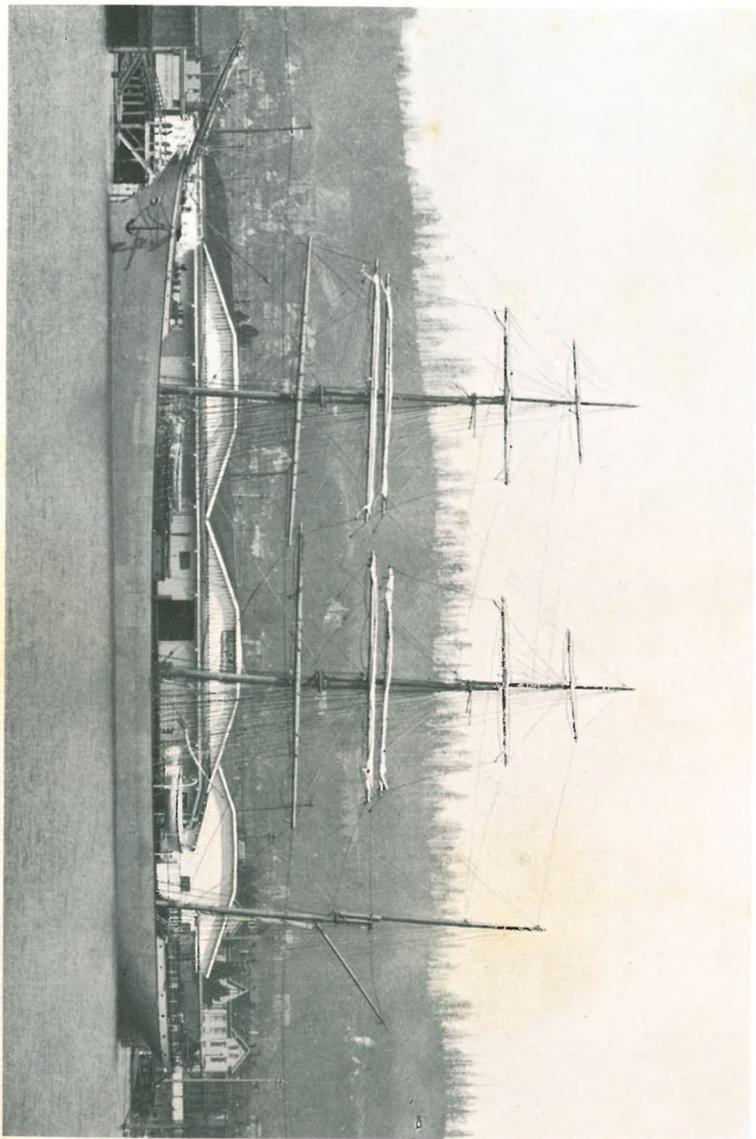
van Zuylen, apprentis,  
en costume de travail.

Dans les ports, les *apprentis* aident aux chargements et déchargements de jour et de nuit, et la cargaison est généralement

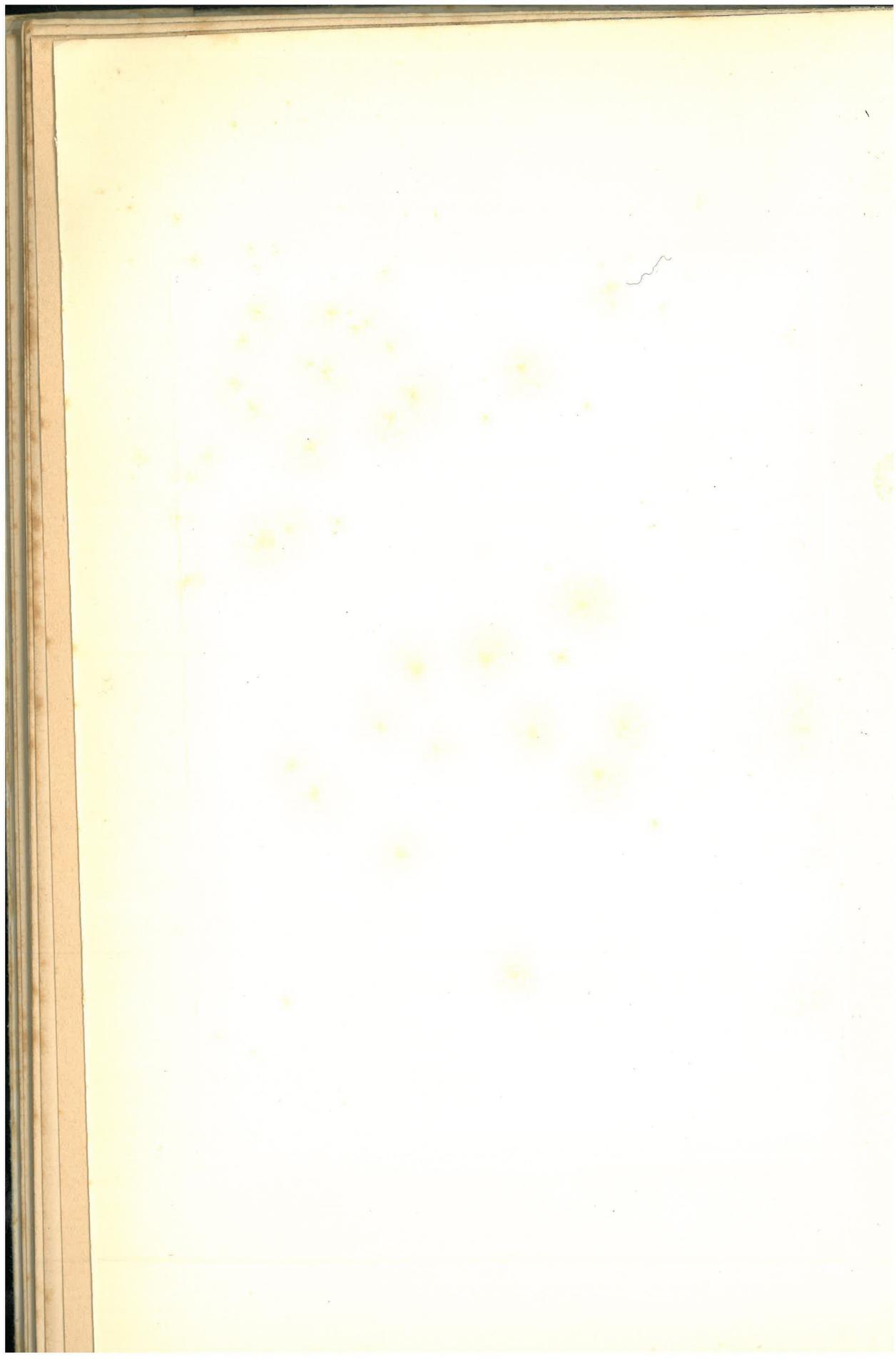
composée de matières dont le maniement est pénible : charbon, briquettes au goudron dont la poussière affecte les yeux, nitrate, minéral d'argent, guano, briques. Très peu de liberté leur est laissée ; la nourriture, qui n'est pas celle des officiers, est médiocre et peu abondante, mais ils sont jeunes, généralement robustes, et la nouveauté de la vie en mer, des horizons inconnus dans les escales, la camaraderie qui s'établit bien vite entre eux, les aide à supporter leurs misères. Souvent la pénurie de matelots, la désertion, la difficulté d'obtenir les allèges et l'aide nécessaire dans les ports très fréquentés forcent tout le personnel d'un bateau à prendre part aux besognes les plus pénibles. *Time is money* et le commerce n'admet ni retard, ni lenteur.

Pour van Zuylen, cette première année devait être doublement sévère et rude ; connaissant très peu l'anglais lors de son embarquement, sa condition d'étranger lui créait bien des difficultés ; mais il sut se concilier toutes les sympathies et éviter la rigueur de ses chefs par sa bonne volonté, son intelligence et sa bonne conduite. Un autre jeune Belge s'était engagé en même temps que lui sur le *Fernbank*, et van Zuylen écrit : « Le mot d'ordre, entre » nous, Belges, est de dire : on est marin ou on ne l'est pas, » et cela nous met toujours du sang dans les veines. »

Son contact avec les Anglais, habitués à une discipline sévère, à l'endurance aux privations, à un stoïcisme qui ne se laisse pas pénétrer, avait vite fait de lui un homme, avait trempé son caractère doué d'énergie et lui avait donné un empire sur lui-même qui se démentait bien rarement. Si les bons exemples avaient élevé et affermi ses



*Ferribank.*



bons instincts, les mauvais, tels que l'intempérance, n'avaient jamais eu de prise sur lui. Les certificats de la Compagnie Andrew Weir soulignent d'un double trait : *Very sober.*

*Mazzaran, lettre du 17 octobre 1899,  
à son oncle.*

« Le loisir d'écrire nous fait défaut, dit-il ; un aspirant  
» à son premier voyage parvient difficilement à classer ce  
» qu'il a à faire, en son temps. Au prochain voyage, vous  
» aurez la preuve que je serai plus chez moi dans le  
» navire. »

Il écrivait encore en retour :

« Le capitaine et les officiers m'ont absolument décon-  
» seillé de commencer l'étude de la navigation, ce premier  
» voyage. Ils me disent qu'il vaut mieux d'abord connaître  
» bien la langue et le nom de tous les objets dont se  
» compose un voilier. Mais au deuxième voyage, je m'y  
» mettrai carrément et assidûment, car, depuis que je suis  
» sur le navire, j'ai commencé à comprendre qu'à l'heure  
» qu'il est, sans piocher et travailler ferme, on n'arrive  
» plus à une position quelle qu'elle soit. Je dois vous  
» remercier mille fois pour le livre que vous avez eu la  
» bonté et la prévoyance de me donner avant que je parte.  
» Il me sert tous les jours et les officiers mêmes tâchent  
» de me faire comprendre que si je leur en faisais cadeau,  
» ils n'auraient pas le cœur de refuser... Mais j'y tiens trop  
» pour cela et croyez bien que j'en ai pris grand soin. »

Le moment du retour, impatientement escompté par les siens, approchait. Deux ans de voyage avaient semblé

bien longs et lui-même, malgré sa vaillance, aspirait à revenir au pays. Un usage établi dans la marine anglaise l'avait mis en relation avec une aimable famille de Cardiff. Par les soins du *Board of Trade*, dans tous les ports anglais, des pasteurs ou vicaires se présentent dès l'arrivée d'un navire, à bord duquel se trouvent des *apprentis*, et viennent engager ceux-ci à se rendre, leur travail accompli, à des réunions du soir, où ils trouvent accueil et amusement et, de plus, ces pasteurs les présentent dans d'honorables familles qui, elles aussi, cherchent à rendre la vie agréable aux jeunes gens pendant la durée de l'escale. van Zuylen fut accueilli ainsi de la manière la plus aimable par la famille Griffith, à Cardiff. Miss Rosie Griffith et ses compagnes, faisant partie de la société des *teetotalers* accompagnaient les jeunes *apprentis* au théâtre ou organisaient des parties de musique, de danse, chez elles, et chacune offrait à chacun un souvenir au départ. Cette charmante coutume des mœurs anglaises détourne les jeunes marins des sociétés et plaisirs malsains et leur offre un *home* dès leur arrivée au port.

18 novembre 1897, à sa sœur.

« Mais, dit van Zuylen, dans une lettre de Cardiff,  
» ils auront beau nous amuser, nous cajoler, nous distraire,  
» ils ne sauront jamais effacer la chère et douce maison de  
» la mémoire... J'ai besoin d'être un peu auprès de ceux  
» que j'aime. »

Le *Fernbank* arriva à Cardiff le 10. van Zuylen prit passage sur un bateau en destination d'Anvers, où il arriva la nuit, avec un congé de treize jours.

« Il est décidé que le navire doit reprendre la mer  
» avant Noël, écrit-il; je n'aurai donc qu'un très court  
» congé. Le patron m'a donné l'adresse de la librairie de  
» la compagnie, à Londres, où je pourrai avoir les livres  
» dont il me donnera les titres et m'a dit qu'il commen-  
» cerait de suite en quittant Cardiff à me donner des  
» leçons, en un mot à me préparer à passer mes examens  
» de deuxième officier au retour du prochain voyage,  
» c'est-à-dire probablement dans deux ans. »

Heureux de se retremper à la chaude affection de sa famille et de donner à celle-ci la satisfaction de le voir courageux et fort, van Zuylen passa ses quelques jours de congé à préparer son second départ. Pour lui, ni hésitation, ni doute : il était marin. Ni le rude labeur, ni les privations de la vie sur mer n'avaient ébranlé son désir de poursuivre une carrière qu'il avait choisie sans en connaître les âpretés et les rigueurs. Quant aux dangers, il n'y songeait pas. Ces deux années d'apprentissage avaient formé son esprit; l'idéal du dévouement et du sacrifice avait germé et l'ardeur au travail le possédait. Il voulait parvenir, rien ne le rebuterait. C'est dans ces dispositions qu'il s'occupa, avec son oncle, de compléter son équipement de *premier apprentis* cette fois et de se préparer à reprendre la mer.

Rappelé à Cardiff le 12 décembre 1897, il rejoignit le *Fernbank*, qui commença son itinéraire par le Chili. De Caleta-Buena, il retourna à Port-Elisabeth, déjà visité au premier voyage, de là il passa à la Nouvelle-Calédonie, où il séjourna du 15 décembre 1897 au 20 janvier 1898.

De Cardiff, au moment du départ, van Zuylen écrivait :

*Cardiff, 11 décembre 1897, à son oncle.*

« Vous ne sauriez croire comme ce petit passage à la  
» maison m'a donné du courage; j'y ai puisé l'amitié,  
» l'attachement de cœur, non, l'amour même que j'avais  
» soupçonné y trouver, et maintenant je travaillerai dou-  
» blement, non plus pour moi, mais pour récompenser  
» ceux qui sont assez bons pour s'occuper de moi. Je vous  
» jure que vous ne trouverez pas en moi un ingrat. »

Quelques jours après le départ de Cardiff, le journal porte :

*25 décembre.*

« Noël! Noël! — Ce jour me rappelle bien des sou-  
» venirs! Quand je pense à tous ceux que j'aime en  
» Belgique et qui sont contents, malgré moi cela me donne  
» envie; mais s'il n'y avait aucune privation pour les  
» marins, les femmes elles-mêmes iraient en mer! »

*31 décembre.*

« Nous voici au dernier jour de cette année si chère,  
» qui a été témoin de mon retour à la maison et a vu  
» l'amour et l'attachement prodigués sur moi!

» *Deo Gratias!* »

De Port-Elisabeth, où le *Fernbank* mouilla venant de Caleta-Buena, après une bonne traversée de soixante-trois jours, van Zuylen écrit :

*Port-Elisabeth, 13 septembre 1898, à sa mère.*

« Le seul accident notable : un coup de tabac emporte  
» le petit perroquet volant qui est tombé et vergue et  
» voile, et tout le bataclan sur le pont. Nous avons travaillé  
» toute la nuit, bien froide, pour réparer les dégâts. Nous  
» sommes obligés de décharger nous-mêmes notre car-  
» gaison de salpêtre, les Cafres ne voulant pas travailler  
» pour fr. 1.70 par jour. Le stratagème que le gouver-  
» nement emploie pour faire travailler les Cafres qui sont  
» naturellement paresseux, c'est de leur imposer d'être  
» propriétaires d'au moins neuf vaches pour pouvoir se  
» marier, et ces vaches sont offertes au beau-père ! !

» La polygamie leur est permise.

» Nous partons pour Muéo charger du nickel pour  
» Glasgow. »

*Port-Elisabeth, septembre 1898, à sa mère.*

« La nuit, avant de m'endormir, je pense aux petites et  
» grandes souffrances que je t'ai données et que ton  
» amour infini pour moi absorbait sans m'en garder la  
» moindre rancune. Oh! que j'étais sans cœur et sot! La  
» vie que je mène ici est l'idéal pour me servir de leçon et  
» m'apprendre à avoir moins de caprices. »

Parti de Port-Elisabeth le 12 octobre, le *Fernbank*  
atteignit Muéo le 15 décembre, après avoir louvoyé plu-  
sieurs jours entre les brisants et les récifs, attendant un  
bon vent pour entrer au port.

« Nous mouillons dans une charmante petite baie  
» toute florissante, dit le journal de bord — trois voiliers,

» tous de Glasgow, sont en rade. Le sergent-major des  
» déportés vient mettre les scellés sur le tabac. L'inspec-  
» teur-capitaine, faisant fonctions de docteur, qui est en ce  
» moment à Nouméa, nous passe en inspection. Je fais  
» l'office d'interprète entre le capitaine et lui. Le nom de  
» ce port est Nepui, comprenant une maison en bois et un  
» hangar qui sert d'abri aux déportés, la plupart Chinois  
» du Tonkin, qui déchargent les cargaisons avec des  
» wagons d'un petit train faisant le trafic de Nepui à la  
» mine, distante d'une douzaine de milles. Muéo est à  
» quatorze milles environ. »

Au départ pour ce second voyage qui, comme le premier, devait avoir une durée de deux ans, la mère de van Zuylen lui avait remis un agenda avec quelques mots de recommandation et de bénédiction pour son cher fils, en lui demandant d'y inscrire au jour le jour ses impressions et les menus faits de son existence. Il l'avait promis et n'y a pas manqué.

Parti à la fin de décembre, il inscrivait le 1<sup>er</sup> janvier :

« Ma pensée dans mon quart en bas s'envole vers la  
» Belgique! Je pense à tous ceux qui, heureux, vont sou-  
» haiter bonne année et visiter leurs amis. Oh! moi aussi,  
» chers aimés, je vous la souhaite longue et heureuse... que  
» Dieu vous donne encore d'heureux et longs jours que  
» vous avez si bien mérités et qui, j'en suis sûr, vous  
» seront accordés. — Nous travaillons comme de coutume  
» sur le pont, excepté que dans la nuit de vendredi à  
» samedi, à minuit, nous allons tous ensemble à la cabine  
» souhaiter une bonne... ou plutôt recevoir un grand verre  
» de whisky du capitaine. »

La Nouvelle-Calédonie, où il abordait pour la première fois, devait intéresser énormément le jeune aspirant et son journal de bord en fait foi.

Les relations constantes des officiers de marine pendant la durée de l'escale avec les officiers de douane, la gendarmerie, les géomètres et propriétaires des mines, les sergents et gardiens chargés de la surveillance des forçats et, surtout pour van Zuylen, l'aimable accueil de M. Denage, capitaine du port, et la bienveillance de son chef, le capitaine Hansell, qui avait pris le jeune aspirant, qu'un premier voyage lui avait appris à connaître, en grande amitié et estime, permirent à van Zuylen, aidé de sa connaissance du français, de pénétrer l'existence des déportés et de se rendre compte des misères de ces malheureux, voués aux plus durs travaux et de la dégradation morale qui s'ensuit pour eux.

Son journal de bord relate différents épisodes intéressants.

*20 janvier.*

« L'arrivée de M. Feuillet, gouverneur de la Nouvelle-  
» Calédonie, qui vient visiter le pénitencier. A cette même  
» date, toutes les maisons commencent à être attachées  
» entre elles par de grosses cordes en fer, dans la prévi-  
» sion d'un cyclone, annoncé par dépêche à M. Denage,  
» afin qu'il prévienne la marine.

» Il fait une chaleur épouvantable. Trois hommes  
» refusent de sortir du poste pour mouiller le pont, comme  
» la loi y oblige sous les tropiques; ils sont mis aux fers et  
» le capitaine réclame la gendarmerie à Nepui. Le port

» faisant payer 100 francs pour remplir les soutes d'eau  
» potable, les novices vont avec des barils dans une  
» embarcation à la rame longeant des rives pittoresques et  
» sauvages, plantées d'arbres tropicaux à fruits étranges,  
» chercher à la source une eau pure comme du cristal. Le  
» sergent permet de causer avec quelques Tonkinois,  
» forçats depuis huit ans; ce sont des pirates déportés  
» pour avoir fait la guerre contre les Français; ils en ont  
» encore pour dix-huit mois et ne connaissent pas la  
» cause de leur condamnation. Deux Canaques, aux  
» figures hideuses, sont condamnés à perpétuité pour  
» avoir tué un Français, à 5 milles d'ici; un tas de Français  
» de mauvaise mine, un Canaque, haut de 7 pieds, fort  
» comme un hercule, ayant les cheveux pendants sur le  
» front comme un manchon tout entouré d'étoffes de  
» toutes couleurs. Les gardes expliquent qu'il est en deuil;  
» il est facteur. Un Français, nommé Pierci, ancien forçat  
» libéré, supplie le capitaine de le prendre à bord. Il a  
» été condamné pour avoir volé la caisse chez un quin-  
» caillier de Paris, où il était commis. Le capitaine con-  
» sent à le prendre comme matelot léger, en remplace-  
» ment du réfractaire matelot Briquet, évadé, et dont on  
» n'entend plus parler. »

*Le 4 février.*

« Un Chinois attente à la vie d'un surveillant Michel;  
» il veut lui donner un coup de couteau au cœur, mais  
» instinctivement Michel met la main sur le cœur et reçoit  
» le coup qui lui ouvre la paume. Les gendarmes arrivent  
» pour s'emparer du meurtrier et le gouvernement offre  
» 500 francs de dommages à Michel. »

M. Denage l'invite à passer tous les dimanches chez lui. Il lui offre un *tapac* : vêtement des *popinets* (femmes canaques). C'est une énorme frange en fibres de coco, dont elles s'entourent tout le corps. Il fait la connaissance du lieutenant du *Sutherland-Shire*, qui a habité Anvers, étant officier à bord d'un steamer trafiquant avec ce port. Très heureux de se connaître, les jeunes marins passent ensemble de bonnes soirées, où les chansonnettes et le cornet à piston jouent leur rôle et sont applaudis par les autres navires.

Enfin, le chargement est complet. Le mercredi 15 février, le *Saint-Pierre*, qui doit remorquer le *Fernbank*, mouille dans la baie. Le moment des adieux est arrivé. Le docteur, le propriétaire des mines, M. Denage et d'autres viennent à bord prendre congé. La veille, les officiers avaient échangé des visites d'adieu avec les autres navires en rade.

Pendant le séjour à Nepui, la viande, les vivres frais avaient souvent manqué et le personnel du bateau en avait souffert. Au moment du départ, les ordres n'étaient pas arrivés pour les approvisionnements et le *Fernbank* quittait la Nouvelle-Calédonie dans des conditions qui devaient porter de terribles conséquences.

Toujours plein de courage, van Zuylen reprenait sa vie de mer, et le 19 février il inscrivait sur son journal de bord :

« Oui, chère mère, encore trois ou quatre mois et je  
» pourrai te serrer dans mes bras. »

*Le 2 avril.*

« Nous voici le jour de Pâques ! Que de souvenirs cela  
» me rappelle ! Je me vois, il y a quelques années, en

» Belgique, au milieu de toute la famille, et puis, et puis  
» moi ici à 500 milles du Cap-Horn, passant de 10 à  
» 12 heures au timon par un froid de loup, le jour de  
» Pâques! et attendant anxieusement, d'après le baro-  
» mètre, un coup de vent de quelque force. En cette  
» occasion, chers parents, je prie Dieu de vous donner de  
» longs jours de paix, ainsi qu'à mon cher oncle Henri et  
» ma bien-aimée tante. — A 11 h. 50, un oiseau de mer de  
» toute beauté tombe sur le pont et, comme tous les  
» albatros, ne parvient plus à s'envoler, faute d'espace,  
» pour déployer, battre des ailes et quitter une surface  
» plane. Je l'attrape de suite avant que les hommes le  
» prennent et l'écorchent... et je lui donne... la liberté! »

*Les 10, 11 et 12 Avril.* — Le journal de bord signale des tempêtes et rafales de neige aveuglantes; on approche du Cap-Horn.

*Le 13.*

« Etant de quart sur le pont, tout à coup le petit foc  
» casse son écoute et commence une danse infernale et  
» cabalistique; aussitôt, je donne l'ordre de lâcher l'itaque  
» et nous le hâlons bas en mille pièces. En même temps,  
» le fond du petit perroquet se casse et en voilà un autre  
» à la danse de Saint-Gui; nous le carguons, et à peine en  
» bas, je reçois l'ordre de carguer le grand perroquet, et  
» j'ai à peine le temps de souffler dans les mains, les rafales  
» arrivent continuellement, il fait un froid *bœuf*... Aussitôt  
» descendu, je croyais avoir le bonheur de me couler un  
» peu de café chaud dans la gorge, car c'est étonnant,  
» quand il souffle fort, comme l'atmosphère est salée et  
» dessèche le gosier. Quand, ô déception, ô chimère, voilà

» quatre coups qui sonnent à la dunette, puis à l'avant! —  
» Etant timonier, je vais passer deux heures peu agréables  
» à la roue. Avec cette mer qui s'est levée, le timonage  
» exigera un travail et une attention assidus. Le pont est  
» balayé constamment. — A 10 h. 05 passons le cap.  
» A 1 h. 1/2 sommes en vue de l'île des Etats, à 5 h. 1/2 la  
» laissons à l'arrière. Des grains nous passent toute la nuit.  
» — *Jeudi 14.* — Les vents d'Est ne discontinuent pas.  
» Cela nous a fait perdre bien près d'une semaine et c'est  
» de la pure guigne, car il souffle au Cap-Horn dix mois  
» de vents d'Ouest par an; et les deux autres mois com-  
» prennent un jour de-ci, un jour de-là, mais jamais avec  
» des brises soufflant des régions de l'Est. »

A partir du 10 mai, le journal de bord signale un état de santé qui laisse à désirer :

« Le capitaine souffre de rhumatisme... moi, légèrement de la tête et l'attribue à la forte chaleur. »

Ce n'était ni le rhumatisme ni la chaleur, mais bien le terrible *beri-beri* qui commençait ses ravages (1). Lorsque

---

(1) Le *beri-beri* (Kakke des Japonais) est une polynévrite survenant à peu près exclusivement dans les pays tropicaux, au Brésil, au Japon. Il se manifeste par une paralysie et une atrophie musculaire généralisée, prédominant aux membres inférieurs. Il s'y joint parfois des phénomènes cardiaques mortels. Le *beri-beri*, longtemps considéré comme le résultat d'une intoxication alimentaire ou de mauvaises conditions hygiéniques, est de plus en plus considéré comme une maladie infectieuse susceptible même de devenir contagieuse. Indépendamment des lésions de néphrite parenchymateuse et interstitielle, on trouve à l'autopsie un état granuleux et une dégénérescence du foie, du rein et du cœur, comme dans les maladies infectieuses et aiguës. Divers auteurs ont isolé du sang ou des centres nerveux et cultivé divers microorganismes dont l'inoculation aux animaux, après culture, a pu reproduire de la polynévrite généralisée.

(Note communiquée.)

le mal se déclara, atteignant d'abord le capitaine, nul à bord ne se doutait de sa gravité. Le journal de bord de van Zuylen relate les souffrances de son malheureux chef, qu'il soigna nuit et jour à partir de ce moment jusqu'à sa mort.

Le journal de bord donne les renseignements suivants :

*11 mai.* — Le capitaine souffre rudement; l'après-midi, un nommé A. B... me prie de le conduire auprès du capitaine, il souffre de crampes d'estomac. Je roule un tas de cigarettes pour le capitaine, qui ne sait plus fumer la pipe. Le soir j'applique un cataplasme de farine de lin, dans lequel j'ai coulé quelques gouttes de laudanum, sur le ventre de Neuburger et lui fais boire une dose de costa avec de l'essence de menthe. Il rend le tout, ainsi que la chloridine que le capitaine lui avait donnée dans l'après-midi.

*Vendredi 12.* — Je masse la jambe du capitaine avec du pétrole et ensuite lui mets mon pantalon de peau. Je le masse encore de 4 à 6 heures. Si demain il ne va pas mieux, j'essayerai avec de l'alcool camphré. C'est dommage que nous n'ayons pas de l'huile Saint-Jacob, très renommée. Je passe l'après-midi dans la chambre de veille avec le capitaine, qui ne sait plus bouger, faisant des problèmes. Le soir je le frictionne et masse pendant 1 1/2 h.

*Samedi 13.* — Le capitaine souffre terriblement! Je commence à croire que ce n'est pas du rhumatisme, mais bien de la goutte ou sciatique, ou bien courbature. Ce matin il m'a fallu vingt minutes pour faire revenir le sang

aux doigts des pieds, qui étaient bleus et froids comme du marbre. Heureusement il est bon patient, quoiqu'il souffre rudement. Je crains qu'il doive passer quelque temps dans ses propriétés qui sont des fermes, et que je ne l'aurai pas comme commandant le voyage prochain; et si c'est ainsi, au lieu de rester dans ce navire-ci avec un autre commandant, je préfère demander un quatre-mâts moderne de la compagnie.

*Dimanche 14.* — Le capitaine veut *mordicus* venir sur la dunette. Je frictionne les bras d'un nommé Gibson, qui ressent un mal intérieur, et les jambes du Cook, un mal blanchi des Indes.

*Lundi 15.* — Passons l'équateur à 1 h. 25. Le matin, l'officier de quart signale un navire au travers tribord; comme nous sommes à court de provisions, c'est une heureuse rencontre, bientôt déçue par l'annonce que ce navire marche dans la même direction que nous, donc plus que probablement aussi dépourvu que nous, car la plupart des navires prennent juste assez, vu qu'en revenant en Angleterre le service sanitaire supprime presque toujours les vivres qui restent du voyage précédent, pour éviter ce que nous avons : des biscuits pourris et rongés par les vers, du bœuf et du lard rancis, de la marmelade fermentée, etc.

Le capitaine souffre bien fort. Le soir, le navire est encore en vue. Nous ne pouvons aller vers lui. Ma figure et mon corps se couvrent de boutons.

*Mardi 16.* — Aussitôt la clarté revenue, nous voyons le même navire en travers babord, en quelque sorte en même position qu'hier. — A 8 heures, je vais frictionner le

capitaine qui souffre très fort, dit-il, et je le comprends, car le sang revient dans les jambes et lui cause une douloureuse sensation. Comme nous n'avons plus d'oppodeldoc, nous allons tâcher d'attraper un requin et avec l'huile du foie je le frictionnerai. Je lui demande s'il veut essayer de mon procédé : un sac de canevas prenant la forme des jambes, sans être serré à la hauteur des genoux, et y glisser du sable chauffé.

*Mercredi 17.* — Au lever du soleil, le navire est à E.-E.-S., il doit être mauvais marcheur. Au coucher du soleil, il est à peine visible.

*Jeudi 18.* — Nous commençons à nous ressentir du peu de nourriture. — Le second examine l'horizon tâchant de découvrir un navire. — L'ordre de signaler le premier objet en vue est donné.

*Vendredi 19.* — J'essaye ma méthode pour le capitaine.

*Samedi 20.* — Sommes de plus en plus dans le pot-au-noir (dold reams). — J'applique ma méthode au capitaine. Hier cela ne lui avait pas fait d'effet, mais aujourd'hui il est aux anges! car il sent ses pieds, la circulation est rétablie, les pieds sont chauds.

*Dimanche 21.* — A 2 1/2 heures étant timonier, je signale un navire (barque) à tribord, et puis après un trois-mâts franc; au couchant (lauge babord) un grand nuage épais et noir se montre sous le vent. — Soudainement à 11 heures 7 soir, je suis réveillé par un bruit infernal, et je me crois au Cap-Horn. Un bruit de voiles déchirées en rubans, une pluie torrentielle et un vent d'une vélocité ter-

rible. Le navire penche sous le vent, sous l'eau, un grand fracas et la drisse et la balancine du petit volant se cassent. — Branle-bas nous carguons le petit et le grand cacatois, les perroquets, le petit volant, la grande voile, la flèche et les voiles d'étais, dont les cacatois, petits huniers et voiles d'étais sont déchirées. Il pleut tout le temps — vers 2 1/4 heures le plus fort du *buzzard tropical* est passé.

*Lundi 22.* — Au lever du jour, nous avons le trois-mâts franc à notre travers babord, distant de 8 milles et une barque à la proue babord — enverguons des voiles à la place de celles déchirées — nous voyons l'Etoile polaire, que les Anglais appellent Etoile du Nord.

*Mardi 23.* — A 4 heures, un navire *venant de la maison* nous croise. A minuit, je vais frictionner le capitaine, qui souffre horriblement aussi du bas-ventre. Il a eu trois injections. Il dit qu'il a une faim extraordinaire, mais nous n'avons que viande salée, farine, soupe aux pois, qu'il ne peut digérer et vomit. S'il avait seulement quelque tonique, même un œuf, du liebig, chocolat ou du bon café sans chicorée, mais aucune de ces choses n'est à bord, pas même du lait condensé ou du gruau. Il devient haletant et n'a plus la force de remuer les bras ou la tête — je reste avec lui jusqu'à 1 heure.

*Mercredi 24.* — Les mêmes navires sont en vue, mais un peu plus loin. — J'ai des boutons sur tout le corps. Ce qui en est cause, c'est que nous devons manger cette graisse de porc qui est tellement vieille qu'elle n'a plus de coenne et renferme sans doute la trichine.

*Jeudi 25.* — A 5 1/2 heures, la vigie et le maître de quart rapportent un vapeur au travers, sous le vent. 20 minutes plus tard, il était à notre proue et se préparait à nous croiser. Le lieutenant appelle le second et nous montrons le signal *pour un docteur*, auquel il répond par la lettre T, qu'il n'en a pas. Nous hissâmes alors *pour assistance médicale*, et sur ce il s'arrêta, vira de bord et vint se placer à notre arrière à un demi-mille. Nous avons descendu la guigne et, après avoir mis le navire à la cap, nous allâmes à bord. C'est le vapeur *Tandil*, de Londres, de 12 à 1300 tonnes, venant de Montevideo et allant à Bordeaux avec du grain.

Le capitaine demande ce que notre capitaine a et sur la réponse du lieutenant Dalgliesh, qui commande l'embarcation, il fait descendre deux bouteilles de vin, des quenelles, trois sacs biscuits, un baril bœuf, un petit tonneau sucre et diverses petites choses que nous lui demandons. Aussitôt fini, nous larguons et revenons à bord, et le vapeur repart son train.

Le capitaine a essayé à trois reprises de prendre du vin, mais il le vomit aussitôt.

*Vendredi 26.* — Le nommé Macq est alité avec des maux d'intestins. J'attrape une goutte de potasse dans l'œil, qui me brûle toute la nuit. — Passé la moitié de la nuit avec le capitaine qui souffre et gémit tout le temps. — C'était ma vigie, mais il ne veut personne autre pour le soigner; il n'est plus qu'un squelette sans force.

*Samedi 27.* — Le cuisinier est alité. Le sous-lieutenant et un matelot ont les jambes qui gonflent. Je passe de 8 h. à minuit auprès du capitaine, qui demande à mourir.

*Dimanche 28.* — Le capitaine va de plus en plus mal. — Je prends tous les jours une cuillerée de sirop avec souffre et me lave avec du vinaigre. La nuit je passe de 8 à 12 heures avec le capitaine à défaire les plis de sa chemise, le retourner sur son côté, abaissant ou relevant son oreiller, étendant ses jambes, lui frottant les pieds.

*Lundi 29.* — Le capitaine va un peu mieux le matin, pour se sentir plus mal l'après-midi. — Le matelot Macq va de plus en plus mal. — Le cook a la figure qui gonfle, ainsi que les bras. Le sous-lieutenant Dalgliesh, les lieutenants Boos et Thomas et M. Dusharing se plaignent du même mal.

*Mardi 30.* — Le capitaine se plaint pour la première fois de palpitations de cœur. C'est, je crois, mauvais signe, car mon idée est que le rhumatisme lui monte doucement à la poitrine. J'en parle avec le second, et nous en arrivons à dire que la seule chose à faire est de relâcher au port le plus rapproché. Nous conseillons au capitaine de faire cela et, après bien des pourparlers, nous le décidons. — A 5 heures 35, il donne l'ordre au second de brasser carré et nous mettons le cap sur Barbados; nous sommes à la latitude  $10^{\circ} 35$  N. et longitude  $37^{\circ} 7.10$ . Nous avons donc  $26^{\circ}$  à faire, c'est-à-dire 1660 milles. Avec la lisette, nous favorisant jusqu'à la côte, nous pouvons y être en douze jours. — Je ne crois pas que le cook verra Barbados. — Le gonflement monte rapidement vers le cœur. — Je passe la plus grande partie de la soirée et de la nuit avec le capitaine, qui me dit que cette relâche le ruinera envers le propriétaire (un capitaine n'a pas le droit de changer

l'itinéraire du bateau qu'il commande. Si une mesure semblable n'est pas justifiée par les circonstances les plus graves, sa destitution en est la conséquence : c'est inhumain, mais c'est anglais). Je lui dis que sa vie vaut une cinquantaine de propriétaires. Il boit un peu de vin coupé avec beaucoup d'eau.

*Mercredi 31.* — Le capitaine paraît plus calme aujourd'hui. Quant aux autres malades, ils sont tous de même, excepté le cook, qui empire toujours.

*Judi 1<sup>er</sup> juin.* — Le capitaine est de plus en plus calme, il est du reste un peu plus gai. Il me disait en confidence que, dans quinze jours, il serait à bord du vapeur postal (*Mail Boat*) allant à Glasgow et serait à *la maison* avant nous. — Dieu fasse qu'il dise vrai. Mes yeux sont assez faibles et injectés.

*Vendredi 2.* — Le capitaine est beaucoup plus mal aujourd'hui. Ce qui m'étonne, c'est que sa tête reste des meilleures. Aucune fièvre, son pouls est régulier (72). Ses yeux limpides, très peu injectés, sa mémoire, son imagination, sans contrôle, malgré cette souffrance qu'il endure depuis trois semaines. Le matelot Macq est revenu sur le pont. Le cook a la respiration très difficile, le bas-ventre gonflé de plus en plus. Mes yeux empirent de jour en jour. Le soir la lumière danse devant les yeux ; mes bras sont comme si j'avais reçu une batterie électrique dans le corps.

*Samedi 3.* — Le capitaine, pour la première fois, s' imagine qu'il ne verra pas Barbados. Sa respiration est très dure ; je passe le quart de nuit avec lui.

*Dimanche 4.* — Le capitaine est à bout de forces, il ne sait plus parler. Le cook est à peu près de même.

*Lundi 5.* — Le capitaine délire toute la nuit et souffre beaucoup. Je la passe avec lui qui est très docile. A minuit je le quitte, à 3 heures le novice Philips Robert vient me réveiller et me dit que le capitaine délire. Je vais à l'arrière et vois le capitaine dans les bras du maître d'hôtel et du second, en proie à un accès qui le reprend toutes les deux minutes et le secoue entièrement. Vers 4 heures, cela passe et il redevient tranquille.

*Mardi 6.* — Dès que j'entre dans la cabine, il demande qui je suis, puis il me demande si je n'ai rien ou ne connais rien pour l'apaiser et me prie de faire chercher le docteur maritime (délire). Il délire toute la matinée, sa fin est proche, ses yeux deviennent vitreux et fixes. Son dernier mot de bon sens : à 10 heures, il dit au steward de remonter les chronomètres ! à 2 h. 33 le capitaine devient plus agité, je suis appelé, sa respiration est saccadée, son cœur bat irrégulièrement, trois minutes plus tard il était mort ! Que le bon Dieu ait son âme ! J'ai perdu un bien grand ami, et maintenant qu'il est mort je sens combien je l'aimais !

A 4 heures, branle-bas à la cabine d'arrière. Le second annonce la mort du capitaine Hansell ! On le découvre, il est tout blanc et tranquille, le brave homme. Le second annonce que nous continuons sur Barbados, vu le grand nombre de malades et alités. Plaçons le capitaine dans du canevas sur une planche et le mettons sur la passerelle, espérant le conserver le plus longtemps possible.

*Mercredi 7.* — Plaçons le corps dans un linceul, ensuite un sac en canevas avec 10 kilos de sable et le replaçons sur la passerelle. Dans l'après-midi, le cook parvient à peine à respirer. Nous le mettons sur un matelas à l'extérieur, car il se plaint de ne pas avoir assez d'air. — A 9 h. 1/4, il demande au novice Philips de lui lire la Bible ; quelques minutes après, tout était fini, la sueur de la mort est sur sa figure. Que le bon Dieu ait son âme !

*Jeudi 8.* — Mettons le cook dans le sac. A midi, branle-bas, tous à l'arrière. On a disposé une espèce d'échafaud sur le bastingage et là reposent le cook et feu le capitaine. Le second lit la messe mortuaire, le pavillon de la marine marchande anglaise au mât et le pavillon national sur les corps. On sonne le glas funèbre à la cloche de bosson. Un signal... l'échafaud fait bascule et les deux corps, avec un bruit morne, glissent au fond de la mer à la latitude de 12°53 N. et longitude 54°01 W. C'est fini. Nous chantons une hymne de paix et rebrassons carré sur Barbados. Nous avons encore 305 milles à faire. Je suis alité dans l'après-midi avec une coupure de mer au doigt du pied gauche, j'y mets un cataplasme... Une odeur d'acide carbonique voltige encore dans l'atmosphère....

Cette lugubre série de jours de souffrance morale et physique, de dangers, d'émotions tragiques, pendant laquelle van Zuylen, qui n'avait pas 20 ans, atteint lui-même aux yeux, aux jambes par la terrible maladie, s'est dévoué corps et âme à ce chef qu'il aimait et dont il était aimé à l'égal d'un fils, se termine enfin par l'arrivée du *Fernbank* à Barbados.

*Dimanche 11 juin.* — A 11 heures, nous apercevons un vapeur qui nous croise. Le second demande assistance et le capitaine du vapeur arrive à bord, quoiqu'il y ait une assez forte mer. — C'est la *Sabine*, de Southampton, 3,380 tonnes, appartenant à l'*Union Line*, portant passagers au Cap de Bonne-Espérance. A 1 h. 35, la terre est en vue; à 4 heures, nous mouillons l'ancre, et le docteur nous passe tous en inspection. Sur vingt et un hommes, quatre seulement sont jugés sains; les autres, *moi inclus*, seront envoyés à l'hôpital mardi. — Nous passons une bonne nuit. Les naturels affluent à bord, nous recevons bananes et mangues en quantité, mais nous ne pouvons manger que du porc frais. Le mardi, à midi, partons pour l'hôpital, les uns avec le *beri-beri* dont le lieutenant Dalgliesh est le plus attaqué, les autres *aveugles de nuit*. — Arrivés à l'hôpital, nous nous lavons et endossons la chemise longue dans le dortoir V et nous nous mettons au lit. Nous subissons la diète de lait. Ce sont des *nurses* mal blanchies qui nous soignent, excepté la supérieure. Quant à la *matrone*, elle est fraîchement arrivée de l'hôpital de Charing Cross, de Londres.

*Mercredi et jeudi.* — Continuons la diète de lait, mais une des *nurses* (il y en a trente-cinq) m'a pris en amitié et me donne un peu de rhum.

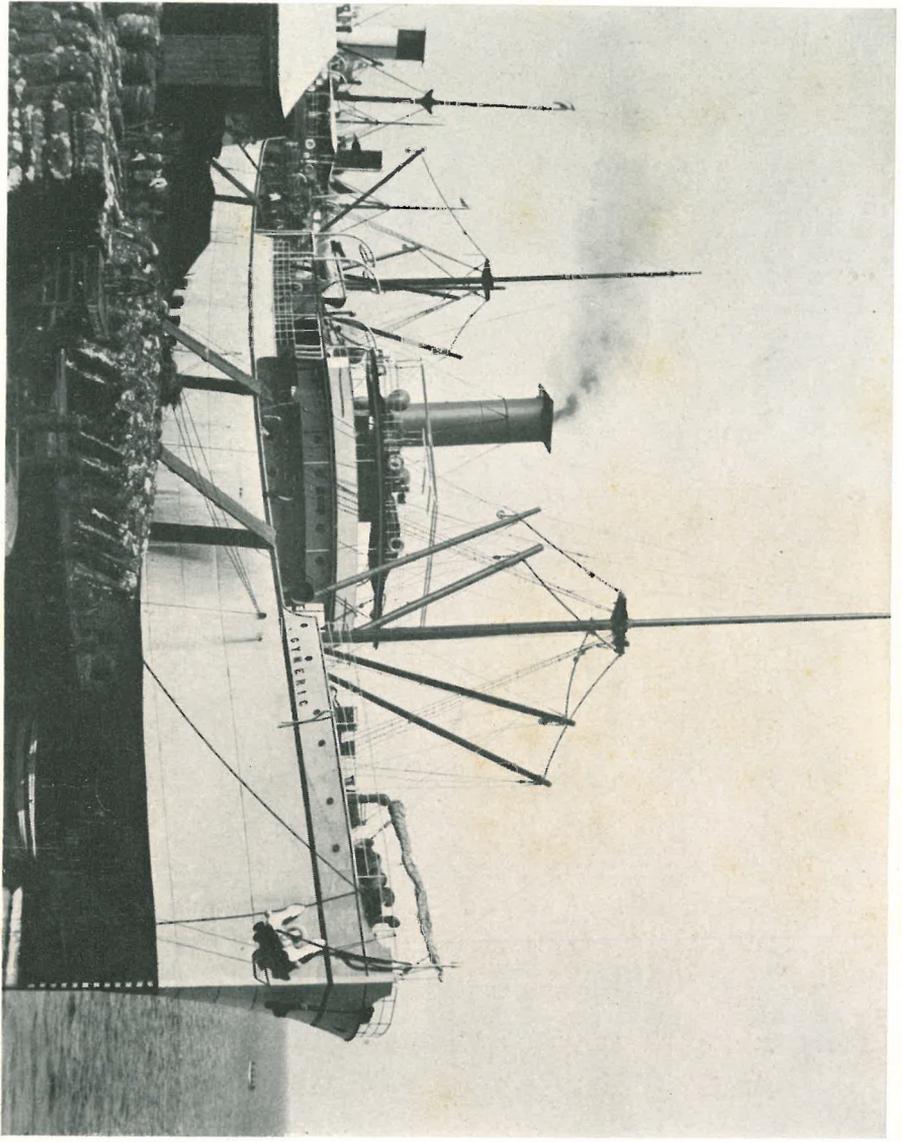
*Vendredi.* — Le second vient nous voir; jour de visites des mal blanchies... et robes et rubans de toutes les couleurs. Je suis à côté d'un Espagnol qui a eu les pieds gelés, ils sont tombés et il est ici depuis trois mois.

*Samedi 24 juin.* — Nous sortons de l'hôpital et allons à l'office maritime. Nous sommes débarqués du *Fernbank*,

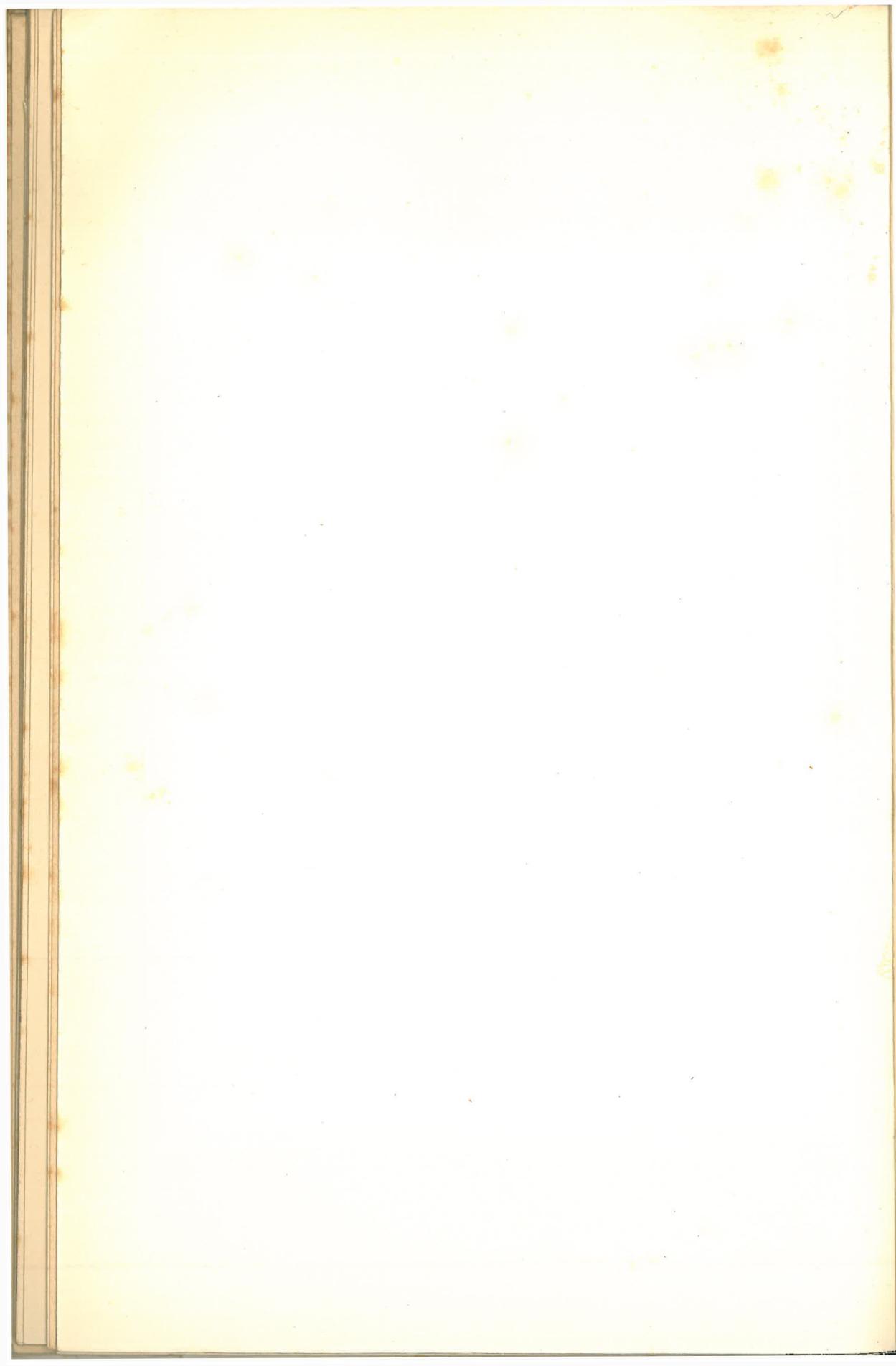
qui part aujourd'hui pour Glasgow avec de nouveaux officiers et un nouvel équipage. Nous, munis de notre ticket de bord, nous allons dîner, puis à 4 heures nous descendons dans l'embarcation du capitaine du port et arrivons à bord du *Orizoko Royal Mail Steam Paket C<sup>e</sup>*, de Southampton. Le lieutenant Ross, le sous-lieutenant Dalglish, l'ex-apprentis senor Brown et moi sommes logés en cabines de 2<sup>e</sup> classe, les hommes et stewards en 3<sup>e</sup>. Après un passage de onze jours, nous arrivons à Southampton. Le *Board of Trade* n'ayant aucune instruction pour moi, j'envoie une dépêche et attends les ordres au *Seaman's Hotel*, et le soir même l'agent vient me donner mon congé en règle. Le lendemain, à 10 heures, je prends le *Herman Union Steam Shif C<sup>e</sup>* et arrive à Anvers le lendemain avec un retard causé par le brouillard. Je vais signer mes papiers chez Gobbaerts, notre agent, et deux heures après suis dans les bras de ma maman!! Après un voyage qui avait bien commencé, mal continué, et en somme bien terminé. Il avait duré dix-neuf mois.

La compagnie avait jugé devoir rapatrier les officiers et l'équipage si éprouvés du *Fernbank*, au plus tôt; à leur sortie de l'hôpital de Barbados, ils commençaient à peine une longue convalescence, ainsi qu'en fait foi le certificat du médecin; et leur retour en vapeur, confortablement logés et nourris, devait aider les marins à reprendre des forces et de la santé.

Soigné à son retour en Belgique, van Zuylen se rétablit promptement grâce à sa bonne constitution. C'est alors seulement que sa famille connut les péripéties de cette traversée si douloureusement terminée. Aucune de ses



Le vapeur *Gymoric*.



lettres n'avait fait mention des privations endurées, aucune plainte n'accompagnait les quelques nouvelles qu'il avait pu donner. Energique et dur à la souffrance, son cœur si dévoué voulait éviter la peine et l'inquiétude aux siens. Au contact des misères qui l'entouraient et que, par tous les moyens en son pouvoir, il cherchait à soulager, l'esprit de sacrifice et d'abnégation s'était développé en lui. Il s'oubliait et se faisait infirmier pour soigner les autres. Ce n'est que forcé, en quelque sorte, par la sollicitude dont il était entouré, que la vérité se fit jour et qu'il dit la terrible impression ressentie, en voyant disparaître dans les flots le corps du capitaine dont il avait adouci les derniers jours.

Vision terrible et inoubliable!

Le 24 décembre 1899, il écrit de Bary : « N'oubliez pas » de boire à la mémoire du défunt capitaine Hansell, qui » a été pour moi un second père, et pour qui j'aurais tout, » tout fait. »

Bientôt rappelé par la compagnie, van Zuylen quitta Manchester pour Galveston (Texas), le 9 septembre de la même année, à bord du vapeur *Gymeric*, capitaine Thomson, et revint par le Havre en Angleterre, où l'attendait sa promotion de *troisième officier* à bord du voilier quatre-mâts *Cedarbank*, capitaine Batchelor. — 7 décembre 1899.

Naviguant pour la première fois sur un vapeur, *Le Gymeric*, van Zuylen écrivait de Galveston :

29 octobre 1899, à sa mère.

« Comme cela change les choses d'être en vapeur !  
» voilà qu'après un voyage reconnu comme long, je puis  
» t'écrire après une trentaine de jours ! c'est délicieux !!

» Nous prenons ici une cargaison de ballots de coton  
» d'une hauteur de 6 pieds sur 2 de large et d'épaisseur,  
» que des nègres vissent et pressent les uns sur les autres.  
» — Depuis que nous sommes arrivés au port, je n'ai pas  
» eu beaucoup de temps à moi ; nous sommes surchargés  
» de travail — toute la journée et même la nuit, nous  
» acceptons des ballots de telle ou telle marque, de  
» 36 plantations différentes ; nous les comptons, donnons  
» la permission aux stewards de les accepter, signons  
» 36 reçus. J'y ai passé tous mes dimanches. — Hier,  
» journée mouvementée : le matin, un nègre, travaillant  
» au vissage du coton, a reçu un ballot de 360 livres sur  
» le dos, qui lui a cassé l'épine dorsale. Le soir à 11 heures  
» le feu a pris dans la cale n° 4, nous avons dû la  
» décharger pendant toute la nuit. »

Le *Cedarbank*, où, pour la première fois, il portait ses galons d'officier, allait lui faire reprendre les habitudes de lenteur du voilier. Parti de Bary le 30 décembre 1899 pour Hong-Kong (Chine), le *Cedarbank* y aborda après un passage de 158 jours. Un épisode intéressant consigné dans son journal a été copié par lui-même :

Ship Cedarbank.

Capt. Batchelor

---

Non recit inconnue (Bakait de mon journal  
du bord.)

Samedi 7 Avril 1900.

À 5  $\frac{1}{2}$  h. AM la vigie aperçoit  
à l'horizon quelque chose qui ressemble  
à une voile. Peu après reconnaissons des  
Palmiers. La carte n'indique aucune  
terre en cet endroit. J'accompagne le  
Capitaine en second à la découverte avec  
une chaloupe montée par quatre hommes.  
C'est une pointe de corail formant  
une île de 20 m. de long. et 9 m. de large  
sur laquelle se trouvent 6 grands palmiers  
enracinés très profondément avec quelques  
fraits. Le bramage est considérable tout  
autour du petit îlot

Lat: 5° 57' S

Long: 116° 06' E

(Région des "Îles Marquises")

Don Henri van Zuylen van Nyevelt

Heureux de son premier grade, van Zuylen écrit :

*Hong-Kong, 12 juin 1900.*

« La nouvelle de ma nomination à bord de ce navire  
» vous a, j'en suis certain, fait bien plaisir, surtout qu'elle  
» a été aussi précipitée que  
» mon départ. Je me plais très  
» bien à bord, les autres offi-  
» ciers et le capitaine étant tous  
» de vrais gentlemen et très bons  
» envers moi. Nous avons ici  
» un *sampan* (embarcation chi-  
» noise) avec son équipage, qui  
» appartient aux navires à l'an-  
» cre, et aussi nos *pousse-pousse*,  
» appelés *Rickisham* à terre, et  
» ce que nous nous en donnons  
» est formidable!!! J'ai assisté  
» au *salut des couleurs*, donné  
» par les Sykls (soldats indous en garnison ici), en l'hon-  
» neur de l'entrée des soldats anglais à Prétoria. C'était  
» vraiment splendide, tous hommes de plus de 6 pieds  
» de haut! — Nous avons eu trois officiers du  
» navire de guerre *Le Terrible* à dîner et sommes  
» allés à terre avec eux; très bien amusés. Finissons le  
» chargement. »



R. Batchelor,  
Capitaine du voilier *Cedarbank*.

Parti de Hong-Kong le 24 juin, le *Cedarbank* arriva le 20 août à Portland (Orégon), d'où van Zuylen écrivait :

*Portland, 23 août 1900, à son oncle.*

« Me voici, j'espère, à ma dernière étape. -- Nous  
» sommes ancrés au milieu de la rivière entre Astoria et  
» Portland, que je serai heureux de quitter. Voici la  
» situation : Un nommé Sullivan est tombé sur une nou-  
» velle méthode de gagner de l'argent. Aussitôt un navire  
» arrivé au port, il y envoie ses agents qui offrent 40, 50  
» et même 60 dollars aux matelots pour désertre. Ce Sul-  
» livan possède plusieurs fermes aux environs, où il les  
» cache, les nourrit et les loge. Les capitaines dépourvus  
» d'hommes, s'ils veulent voir leurs navires quitter le port,  
» se trouvent obligés  
» de recourir à Sul-  
» livan qui alors les  
» charge 150 dollars  
» par homme. Nous  
» n'avons eu jus-  
» qu'ici que sept  
» déserteurs, dont  
» quatre ont été rat-  
» trapés et mis en  
» prison; les trois  
» autres n'ont pu  
» être retrouvés.  
» Sullivan, qui a été  
» traduit deux fois  
» devant les tribu-  
» naux par notre  
» capitaine, fait son



van Zuylen à son 1<sup>er</sup> grade d'officier  
de la Marine anglaise.

» possible pour faire désertir le reste de nos hommes  
» et, afin de nous *garder*, j'ai été nommé veilleur et  
» parade sur le pont toute la nuit avec mon revolver et  
» l'ordre de tirer après la première menace, car Sullivan  
» a juré que le capitaine Batchelor et ses officiers  
» ne quitteraient le port qu'en passant par l'hôpital. —  
» Nous avons engagé un troisième lieutenant. — Oh!  
» si j'ai le bonheur de passer mes examens, quel beau  
» temps j'aurai à la maison, à l'aise, et tranquille !  
» Quelle réaction, après cinq ans, de me retrouver maître  
» de moi ! »

Ses examens l'occupaient et, malgré la rude besogne du bord, il travaillait et s'y préparait avec courage et persévérance, afin de se présenter devant le jury aussitôt le retour du *Cedarbank*, à Hull.

Rentré au port le 31 décembre 1899, van Zuylen écrivait, dès le commencement de janvier 1900 :

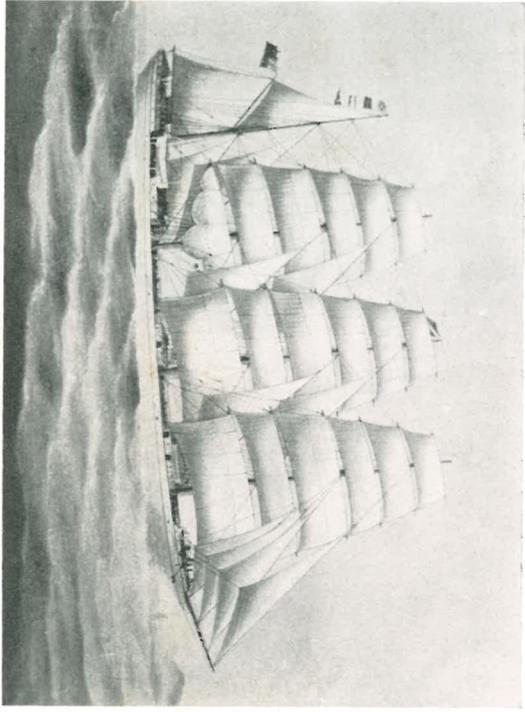
*A sa mère.*

« De 8 à 5 heures, je travaille à l'Académie nautique et  
» le soir, dans ma chambre, je répète les cours. Si j'ai la  
» déveine et ne puis revenir en Belgique comme officier  
» breveté, je repartirai pour six mois en mer avant de me  
» représenter devant le *Board of Trade*. »

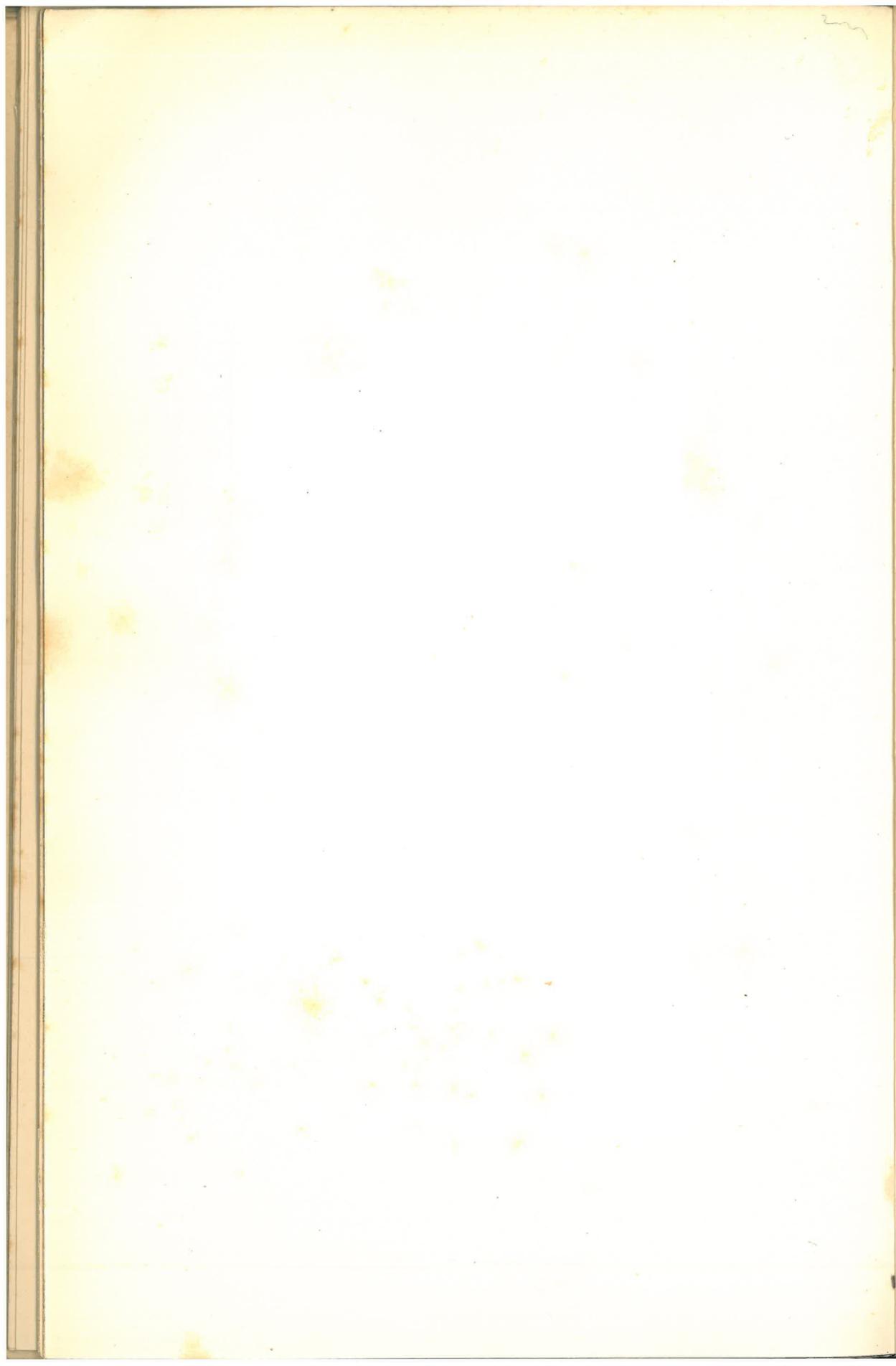
Puis, dans toute l'allégresse du succès :

*29 janvier 1901, à sa mère.*

« Je viens de passer mon examen avec distinction et  
» suis maintenant lieutenant de la marine anglaise. L'exa-  
» minateur, qui est un homme dur, m'a dit que j'étais le



Quatre-mâts barque *Cedervanck*.



» premier étranger qu'il avait vu passer! Si tu savais  
» comme j'ai été nerveux! Le premier jour, nous avons été  
» examinés sur la connaissance des couleurs (daltonisme)  
» et des bons yeux, devant lire un imprimé à une terrible  
» distance; ensuite, une longue dictée à main courante  
» une page d'un pied et demi de longueur! Deuxième  
» jour : La navigation, les logarithmes, 24 heures de  
» marche d'un navire, latitude, etc. Troisième jour : Dix  
» définitions des septante-cinq que nous devons connaître,  
» une dizaine de pavillons, signaux, baromètre, thermo-  
» mètre, hydromètre, sylomètre, élynomètre, et aussi la  
» manière de charger un navire. Quatrième jour : Toute  
» la pratique du marin. — Ainsi tout est pour le mieux et  
» j'en remercie Dieu du fond du cœur. »

Simplement et modestement fier, ayant conquis vaillamment le diplôme tant désiré, van Zuylen revint en Belgique, où son oncle, préoccupé de le voir poursuivre en pays étranger une carrière ingrate qui ne lui promettait qu'un emploi subalterne, sans participer aux avantages réservés aux nationaux, l'engagea et l'encouragea à prendre ses brevets en Belgique. Il comprit les raisons sérieuses de ce conseil et suivit les cours de l'École de navigation d'Anvers. En moins d'un an, il prépara son examen de premier lieutenant, qu'il passa avec distinction le 27 janvier 1902.

*27 janvier 1902, à son oncle.*

« Enfin, je puis vous annoncer la bonne, la délicieuse  
» nouvelle, écrivait-il d'Anvers; je viens de connaître les  
» résultats et je passe avec un point de plus qu'il n'en

» fallait pour la distinction, savoir : oral, 18.13 sur 20;  
» écrit, 19.33 sur 20; cote de l'école, 16.40; total, 17.95 et  
» il n'en fallait que 17 pour la distinction! Mon oncle sera  
» content. »

Les examinateurs avaient été frappés de son assurance et de sa capacité dans les trois langues : français, flamand, anglais; M. Verbrugghe, directeur d'administration au Ministère et Président du Jury, qui l'honorait d'une sympathie et d'une bienveillance particulières, après avoir demandé à plusieurs autres élèves en quelle langue ils désiraient être interrogés et s'être étonné qu'ils eussent choisi l'anglais, tandis qu'ils n'avaient navigué qu'avec des marins belges, fut émerveillé d'entendre van Zuylen, qui n'avait servi qu'avec des Anglais, répondre à la même question qu'il était prêt à subir l'interrogatoire dans les deux langues. Cette bienveillance et cet esprit de justice de M. Verbrugghe, il ne les trouva pas toujours au même degré en Belgique, chez d'autres, qui ne lui facilitèrent en aucune manière des études faites au prix de sacrifices de temps et d'argent.

Son oncle, en même temps son parrain, fut satisfait en effet et le lui témoigna. Il aimait son filleul, comme un père chérit un fils dont il est fier, et trouvait en lui un écho de sa jeunesse studieuse, de son amour du travail, de ses idées élevées sur le devoir et l'honneur! Pendant la période de préparation à ses examens, le jeune marin prenait un plaisir extrême à causer avec son oncle, dont la vaste érudition et les connaissances multiples l'étonnaient. Les sciences géographiques et maritimes étaient naturellement celles qui l'intéressaient davantage et il

puisait à la source de l'instruction comme de la mémoire et de la bibliothèque de son oncle, si heureux lui-même de servir une intelligence avide de savoir, en même temps qu'il développait par son exemple les instincts et les aspirations si haut placés de son neveu.

Que de fois, quittant un cercle de jeunesse, une conversation animée, van Zuylen s'éloignait furtivement et allait s'enfermer dans le bureau qu'ils aimaient tant tous deux et où ils travaillaient la vie dans ce qu'elle a de plus noble et de plus élevé! On les retrouvait contents l'un de l'autre et toujours prêts à recommencer ces salutaires séances.

Pourvu de ses diplômes, van Zuylen, qui était resté attaché à la Compagnie Andrew Weir, fut immédiatement promu par elle, troisième officier à bord du steamer *Jeseric*, commodore de la Compagnie, capitaine Shotton, qui devait quitter Glasgow peu de temps après. Le *Jeseric* est un superbe navire qui jauge 10.000 tonnes, et son capitaine, un parfait gentleman qui ne tarda pas à devenir un ami pour le jeune officier belge. Le voyage, qui devait être le dernier pour lui sur bateau anglais, fut long et très heureux. Le 2 mars, van Zuylen donnait sa première impression sur le navire : « Il est splendide, » dit-il, j'ai à côté de la chambre des officiers une cabine » belle et spacieuse pour moi tout seul. Je crois que le » vapeur est destiné au trafic de l'Inde, du moins d'après » sa construction. Nous irons sans doute sur lest sur » New-York et de là à Bombay. »

Appelé précipitamment à Glasgow, alors qu'il croyait avoir quelques jours encore à passer en Belgique, il

écrivait de Greenock, le 6 mars: « Vous m'avez approuvé  
» de ne pas perdre une minute pour répondre à l'appel des

» propriétaires et cela me

» donne du courage pour

» persévérer dans mes

» travaux. — Le *Je-*

» *seric* est un ma-

» gnifique na-

» vire, le plus

» grand et le

» plus beau

» de la Com-

» pagnie. Il

» jauge un

» peu plus de

» 9,000 tonnes.

» Ce que j'ai le

» plus admiré,

» c'est qu'au départ

» mon oncle avait

» bien envie de s'at-

» tendrir, mais il est

» resté général jusqu'au

» bout, brave oncle ! Que

» Dieu me permette de bien

» passer ces deux ans, afin de revenir et de déposer à ses

» pieds mes diplômes et de lui dire: C'est à vous que je

» dois tout ceci, c'est grâce à vos bons conseils que j'ai pu

» supporter avec aisance les charges d'officier ayant, au

» travail nautique requis en Angleterre, ajouté la vraie



Shotton,  
Commandant du *Jeseric*.

» base des sciences en Belgique, et tout cela mis ensemble  
» va m'aider à me présenter devant n'importe quel jury  
» et dans n'importe quelle Compagnie, sans craindre un  
» refus. Aussi dans ma prière je demande à Dieu de vous  
» conserver en bonne santé, vous qui le méritez si bien !!  
» Avant le départ, j'ai été nommé officier de navigation  
» et, comme tel, chargé des chronomètres. Je ferai mon  
» possible pour garder cette place honorifique, qui est  
» celle d'un premier officier. »

Le *Jeseric* prit la mer le 12 mars 1902, pour Halifax (Nouvelle-Ecosse), Delaware, Briekwater, New-York, St-Vincent (Cap-Vert), Port-Adelaïde (Australie), Melbourne, Sydney (Nouvelle-Galles du Sud), Brisbam (Queensland), New-Castle (Nouvelle-Galles du Sud), Coronel (Chili), Valparaiso, Coquimbo, Zocopilla, Caleta-Buona, Port-Stanley (Magellan), Punta-Arenas, Montévideo, San-Lucia (Antilles), Baltimore (Maryland), Neco (Virginie), New-York.

De Capo verde, les réminiscences de la patrie, de la famille, se témoignent de manière touchante, dans une lettre du 25 mai.

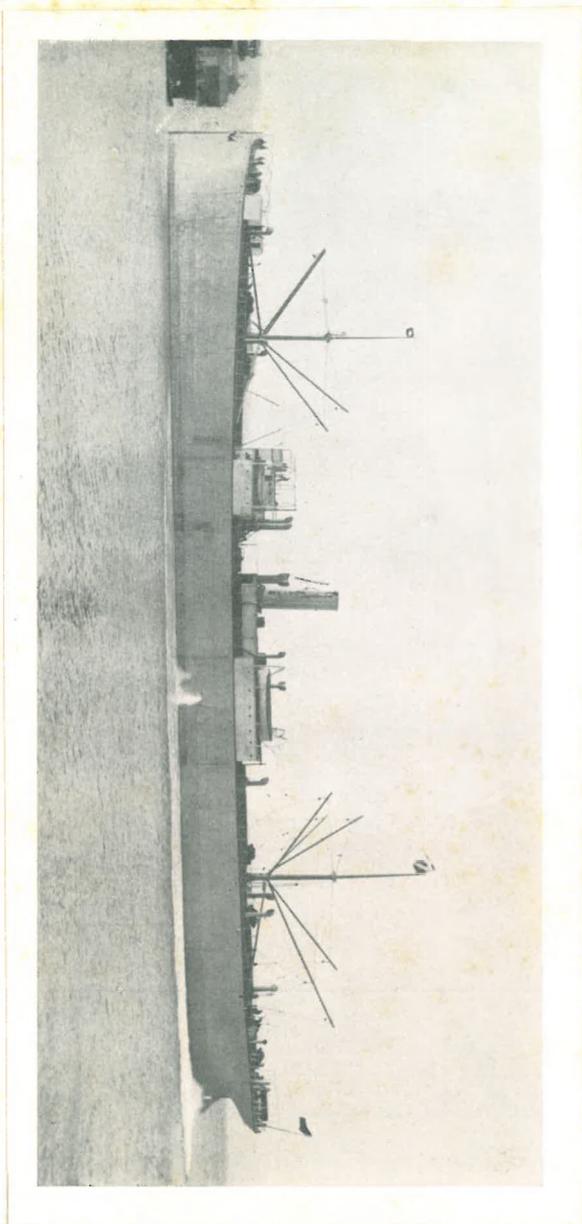
*Cap-Vert, 25 mai 1902.*

« Quel beau temps que celui que j'ai passé auprès  
» de vous après les examens. Cela me revient comme un  
» doux rêve. Ces bonnes causeries avec mon oncle, si  
» souvent répétées! Voulez-vous croire que, si j'étais  
» resté un mois de plus, je n'aurais plus eu le courage  
» de repartir en Angleterre? — Un nouvel honneur m'a  
» été conféré, celui de tenir à jour le journal météorolo-  
» gique pour l'Observatoire de Washington. »

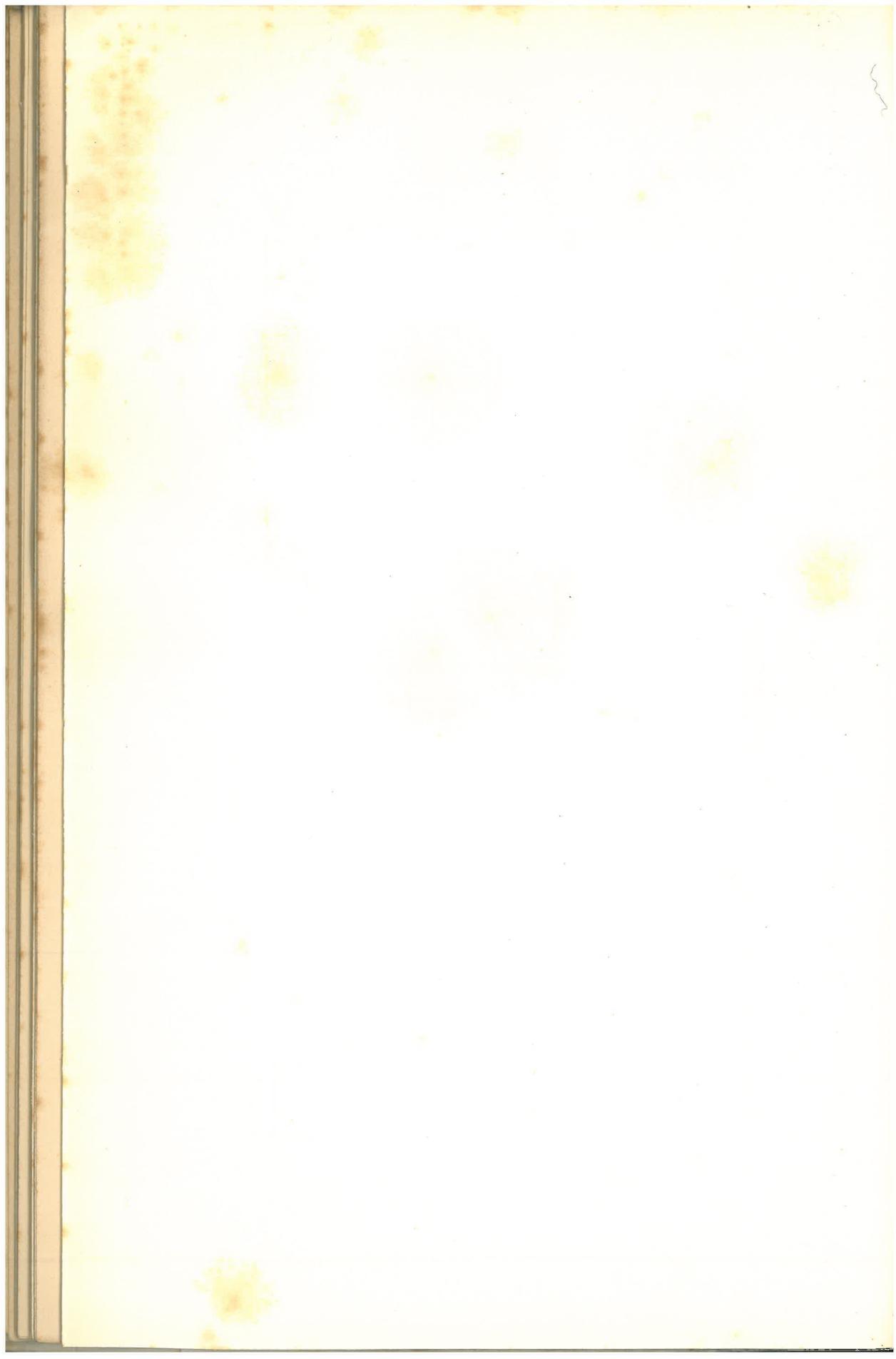
Une lettre de New-York du 11 mai relate un épisode qui prouve à quel point la responsabilité des officiers, dans la question des chargements et déchargements, peut être lourde et quelle exactitude ils doivent apporter dans leurs fonctions.

*New-York, 11 mai 1902.*

« J'ai remporté une magnifique victoire.... Vendredi  
» après midi, nous avons embarqué 5 à 600 caisses conte-  
» nant des objets de valeur appelés *spécial*. La majeure  
» partie avait des marques différentes, le travail était  
» pressé. Le tout embarqué, le *clerck* et moi, à tête  
» reposée, nous comparons nos listes, lui ayant mes  
» marques, et je lui trouve deux marques que je n'avais  
» pas, c'est-à-dire deux caisses de plus que moi. Lorsqu'on  
» nous présente la liste à signer, je déclare que je suis  
» prêt à signer, mais signalant les deux caisses en  
» discussion. Le Super-Intendant arrive à bord pour  
» m'expliquer qu'une erreur de la part de ses *clercks* est  
» impossible, spécialement pour les lots qui se composent  
» d'objets de grande valeur : montres en or, Waterburg  
» cloths, Winchester Rifle, etc. — Je n'obtenais aucune  
» autre réponse. Le capitaine et l'officier en chef m'ap-  
» prouvaient. Le Directeur se fâchant alors dit : Eh bien !  
» je ferai arrêter tous les travaux et l'on va retourner tout  
» ce qui se trouve dans l'écoutille n° 2 et nous trouverons  
» bien les caisses. Je savais que si, par erreur de ma part,  
» les deux caisses se trouvaient à bord, les frais s'atta-  
» chant à leur recherche, l'arrêt de tout autre travail, le  
» délaînement du navire, monteraient à une centaine de



Vapour-commandore *Jasseric*.



» livres sterling et que l'on pourrait bien me remballer à la  
» Compagnie et je n'ai été à mon aise que lorsque le  
» Directeur est venu en personne m'annoncer que « All  
» Right » les deux caisses n'étaient pas à bord, mais  
» allaient partir avec un autre navire en même destina-  
» tion!! Et le capitaine m'a chaleureusement félicité —  
» voilà du sport! Les passagers sont déjà à bord, mais  
» j'ai tant de travail, que je n'ai pas seulement le temps  
» de les regarder. »

L'oncle et le neveu si tendrement unis ne devaient plus se revoir! Le général Wauwermans mourut le 29 octobre de cette même année 1902, qui avait emporté si loin de lui le vaillant marin.

Une lettre datée de Baltimore, 25 décembre, exprime en ces termes ses sentiments d'attachement et de regret :  
« Mon bien-aimé oncle a été mon bienfaiteur et sera tou-  
» jours ma bonne étoile. Je l'aurai devant moi à jamais  
» aussi réel que la dernière fois que je l'ai vu, lors de mon  
» départ si précipité, les larmes aux yeux, me serrant bien  
» fort contre sa poitrine, mais gardant toujours l'aspect  
» reposé et tranquille d'un homme qui a fait son devoir  
» noblement en ce monde et qui sent qu'il peut affronter  
» le *suivant*, hautement et fièrement, pour y recevoir la  
» récompense si bien méritée, et moi, marin, je suis  
» persuadé que nous nous retrouverons tous dans ce rêve  
» du futur, et là pour ne jamais nous quitter. »

Dans les différents petits ports de déchargement de l'Australie, le personnel du *Jeseric* trouvait le meilleur accueil, et les officiers pouvaient à peine suffire à toutes les invitations des habitants de Dumdea, Littleton,

Wellington, Aukland ; à leur tour, ils les recevaient à leur bord le dimanche, et les visiteurs abondaient au thé offert par les officiers. A Wellington, ils avaient servi plus de quatre-vingts tasses de thé, accompagnées de Huntley Palmers à profusion.

*Bombay, 13 novembre 1903, à sa mère,*

« Nous avons quitté l'Australie après un passage très  
» amusant par les *reefs* de la grande barrière et le détroit  
» de Torres. Arrivés après vingt-deux jours à Hong-Kong  
» et dirigés le même soir par l'amirauté sur Wei-hai Wei,  
» dans le golfe de Petchili, où nous avons approvisionné  
» de charbon douze navires de guerre, par un temps éreïn-  
» tant. Levant l'ancre à 3 heures du matin, accostant un  
» navire, le chargeant jusqu'à midi, retombant sur un  
» autre et finissant son chargement vers minuit pour  
» retourner à l'ancre et recommencer la petite manœuvre  
» le lendemain, et cela pendant une semaine, dimanche  
» compris. Enfin, la chose est passée et elle m'a fait du  
» bien, car tout se passe en pleine vue de l'amirauté et de  
» toute l'escadre, et il est naturel que l'on fasse son  
» possible... »

Le 26 février 1903, van Zuylen avait été promu au grade de deuxième officier, et le voyage le satisfaisait sous tous les rapports. Aimé de son capitaine, qui lui témoignait la plus grande confiance comme marin et comme ami, il se sentait heureux et plein d'espoir.

Tout l'intéressait et servait à son instruction, comme le prouve encore cette lettre datée de la Nouvelle-Zélande, 16 juin 1903 : « Je suis encore tout ravi et ébloui de la

» beauté (dans tout le sens du mot) de la Nouvelle-Zélande.  
» Quel charmant petit pays! Imaginez un climat qui n'a  
» pas les terribles et glaciales rosées nocturnes, les cha-  
» leurs suffocantes et excessives des pays tropicaux ni les  
» dures ou humides gelées d'Europe, ni les saisons plu-  
» vieuses, gardant toujours une heureuse balance que les  
» Anglais se plaisent à juste titre à nommer *happy medium*.  
» Dame nature fait bien de temps en temps quelque *farce*,  
» mais en général les Zélandais sont bénis d'un vent stimu-  
» lant et salé, qui souffle *right over the Island all the year*  
» *around* (de cette manière je m'exprime mieux). Notez  
» que les deux îles ne comptent pas plus de 80,000 habi-  
» tants et cependant une dizaine de vapeurs et voiliers  
» quittent journellement leurs côtes pour approvisionner  
» les marchés européens; les trafics côtiers sont bien  
» déployés, car le chemin de fer n'étant employé que pour  
» les petites distances, à cause du pays si accidenté, tous  
» les voyages se font par voie d'eau. Une lettre de  
» Liverpool via San-Francisco met vingt-six jours pour  
» arriver à Aukland. N'est-ce pas splendide et cela ne  
» prouve-t-il pas pour ce courageux petit peuple? Il n'y a  
» pas ici de classe basse ou populace; il n'y a, si je puis  
» m'exprimer ainsi, que la classe moyenne et le *rippert* (?),  
» à cause des mœurs et aussi des salaires qui sont très  
» élevés. Ici seulement on croit aux *trois-huit*. Je dois aussi  
» à ce charmant pays d'avoir surmonté les premiers efforts  
» des patins à roulettes, animal vicieux et traître, mais à  
» l'heure qu'il est, je connais ses petits trucs et sais les  
» contrecarrer, ce sport fait fureur ici... »

Le travail assidu et souvent pénible ne le rebutait pas;



van Zuylen à bord du *Jeseric*  
après ses examens en Belgique.

il y trouvait la satisfaction du devoir accompli et voulait conquérir de nouveaux grades. Un examen d'officier en chef lui restait à passer. Il aurait voulu le faire en cours de route, mais le temps manquait absolument, et il écrivait de Bombay : « J'ai remué ciel » et terre pour passer » mon examen d'officier en chef, mais le » temps me manque, » car avec ces coolies » (Chinois) nous sommes toujours en » alerte pour les char-

» gements et déchargements... Il est très probable que » nous allions d'ici à Anvers. »

En effet, le *Jeseric* quitta les Indes le 9 octobre 1903 et revint en Europe par Suez, Port-Saïd, Alger, pour aborder à Anvers, le 18 novembre.

van Zuylen avait passé huit ans au service de la Compagnie Andrew Weir; il y avait acquis une instruction, une expérience, une sûreté de lui-même qu'il portait avec sa modestie native, sans jactance, sachant et connaissant suffisamment pour comprendre qu'il pouvait apprendre

encore, ce qui est le fait des natures supérieures et réfléchies. Partout où il avait passé, il s'était fait aimer. Sa simplicité de cœur était telle qu'il ne se targuait jamais ni de son titre ni de la situation des siens au pays. Il était Harry Brown, nom très populaire en Angleterre; il travaillait, faisait son devoir, rendait des services à la compagnie, qui les appréciait hautement.

Il était Anglais de cœur, ayant pu apprécier les qualités éminentes des marins de la grande nation maritime, ayant contracté avec eux des amitiés nombreuses et inaltérables!

En mer, on doit se connaître vite et pénétrer facilement le fort et le faible d'un caractère. Entre le ciel et l'eau, sans cesse menaçante, il n'y a pas de place pour les petites choses qui encombrant la vie à terre. Les grandes lignes d'une nature se dégagent, le danger toujours renouvelé tient les cœurs en éveil. Le marin se sent plus proche de Dieu, sa conscience se dégage, se fortifie en même temps que ses qualités viriles se développent. L'homme de mer pense, médite, tandis que la nuit à son quart, il tient la vie des autres entre ses mains, et ses méditations, en contemplant l'infini, le portent à se sentir petit, à s'incliner devant les manifestations de la puissance divine.

S'il était Anglais de cœur au point de vue maritime, van Zuylen, malgré des années d'éloignement, était resté Belge par toutes les fibres qui l'attachaient au sol natal. Adorant sa famille, son cœur fidèle et dévoué cachait des trésors d'une tendresse qui se traduisait par mille soins, mille attentions qu'il cherchait plutôt à déguiser.

Peu de paroles, mais un acte de désintéressement, de générosité témoignait sa pensée.

Lorsqu'il revint en Belgique, les esprits y étaient occupés depuis quelque temps déjà de la création et de l'organisation d'un navire-école. Le comte d'Ursel, gouverneur de la Flandre occidentale, avait pris l'initiative de cette création, que la mort ne lui permit pas de voir se réaliser; mais l'idée avait fait son chemin, et le 30 décembre 1903, une société se fondait à Anvers au capital de 500,000 francs.

Ses membres, au nombre de 123, se recrutaient parmi des personnages marquants de la politique, de la finance, de l'industrie et du commerce, et la création d'un navire-école fut décidée. L'Etat accordait un subside à l'œuvre, subside moral autant que financier, mettait des officiers de son armée à sa disposition et créait un comité de surveillance, comprenant sept membres nommés par lui.

L'organisation d'un navire-école visait un double but: d'une part, de permettre aux jeunes gens d'effectuer d'une manière rationnelle le temps ou partie de temps de navigation exigée pour l'obtention du brevet de premier lieutenant au long cours; d'autre part, de se former à la pratique du commerce maritime et du commerce extérieur.

Les jeunes gens n'y étaient admis qu'après avoir subi un examen approfondi sur les matières principales enseignées dans les athénées royaux jusques et y compris la troisième des humanités modernes, section commerciale et industrielle. L'enseignement très complet comprenait une partie théorique et une partie pratique. Il fournis-

sait, en outre, les moyens à ceux qui désiraient se consacrer aux affaires, s'adonner plus tard au commerce, de s'instruire spécialement dans ces branches.

Tous ceux qui s'en occupèrent dès le début avec quelque connaissance maritime comprirent l'intérêt qu'il y aurait pour l'œuvre à s'attacher le jeune officier aguerri à la mer, muni de diplômes vaillamment conquis et de certificats des plus élogieux témoignant d'une conduite exemplaire, qui ne s'était pas démentie pendant le cours de ses engagements en Angleterre.

Des ouvertures lui furent faites et ne lui inspirèrent d'abord qu'un sentiment de tristesse à l'idée de quitter le beau bateau *Comodore*, dont il était fier, où la vie s'était écoulée pour lui, marin dans l'âme, heureuse, entourée de chaudes amitiés et d'un confort relatif, chèrement acquis.

Pourtant la pensée de se dévouer à une œuvre nationale le tentait; il appréciait l'intérêt de cette entreprise, car la nécessité de développer l'instruction navale en Belgique lui était apparue plus d'une fois.

Il consulta son capitaine et ami, commandant Shotton, qui comprit la situation, et avec le sens pratique des choses, lui conseilla de rester dans son pays, où un bel avenir pouvait lui être réservé, tandis qu'en Angleterre, malgré tout son mérite, il resterait toujours un étranger. Les officiers se quittèrent à regret, et la compagnie assura par lettre officielle à van Zuylen qu'il pourrait rentrer à son service quand il le désirerait.

L'organisation du navire-école subissait des retards et van Zuylen, ne voulant pas rester inactif, s'engagea dans la firme *Adolf Deppe*, à Anvers, comme premier officier

pour un voyage en Orient, afin d'attendre les événements. Il s'embarqua à bord de la *Sambre*, vapeur qui fait le service entre Anvers et les ports du Levant, pour six mois. Il visita les ports de Malte, le Pirée, Ergastine en Grèce, Aktshaï en Asie-Mineure, Constantinople, Marienpol en Russie, Zagara, Novorozikk et revint avec un chargement d'orge à Anvers. Ce voyage l'avait intéressé, comme il s'intéressait à tout ce qui pouvait ajouter à son instruction, et la Compagnie Deppe déclara n'avoir eu qu'à se louer de ses services. Pendant ce temps, le navire, qui devait être livré à l'*Association maritime*, subissait, le 11 octobre 1904, un accident tout à fait imprévu, au moment de son lancement à Greenock. La cause de cet accident semble être l'enlèvement d'une partie du mécanisme de remplissage des soupapes de retenue (*water ballast*) et le navire se coucha et fut en partie immergé. Les manœuvres des valves durent être soumises à correction. On s'est demandé si l'opération du sauvetage n'avait pas fatigué certaines parties du navire et atteint ses œuvres vives ; s'il ne portait pas une blessure invisible qui fatalement devait, à un moment donné, s'élargir et donner passage aux flots ? La classification du *Lloyd*, après réparation, répondant à cette question, ne devait laisser aucun doute sur la sécurité et la stabilité du navire. Elle atteste le soin apporté aux réparations exécutées en Angleterre sous le contrôle d'ingénieurs éminents.

L'*Association maritime* prit la résolution de faire commencer des cours pour les jeunes gens qui avaient satisfait aux examens d'admission au navire-école et obtint que ces cours fussent donnés à l'Arsenal, à Anvers,

en attendant l'arrivée du bateau. van Zuylen fut nommé deuxième officier et chargé de donner aux cadets le cours de matelotage en français, flamand et anglais. Depuis des années, il n'avait plus eu l'occasion de pratiquer sa langue maternelle, complètement négligée pour l'anglais, qu'il possédait admirablement ; il s'y remit avec acharnement, aidé de son père ; s'assimilant facilement les langues étrangères, il eut vite fait de s'habituer à parler celle qu'il avait entendue en pays flamand, dans les premières années de sa jeunesse, et il prépara ses cours dans les trois langues.

Dès ce moment, il devait se consacrer corps et âme au succès de l'œuvre belge et mettre tout son dévouement, toute son expérience des choses de la mer à la disposition de l'*Association maritime* qui l'avait nommé, du gouvernement qui avait sanctionné sa nomination. C'était servir son pays, c'était l'avenir peut-être pour lui, mais ce serait bientôt l'avenir de cette belle jeunesse, avide d'inconnu, qui absorberait tout son intérêt, qu'il allait aider à former et à laquelle il se dévouerait corps et âme jusqu'à la mort!

L'hiver 1904-1905 se passa en préparatifs de départ. Le *Comte de Smet de Naeyer*, trois-mâts carré, coque acier, jaugeant 3,050 tonnes, sorti des chantiers de Grangemouth, Dockgard C<sup>ie</sup>, arriva à Anvers dans un état qui nécessitait des travaux d'appropriation nombreux ; tout le personnel, les cadets eux-mêmes y prirent part, ainsi qu'au chargement, et le 12 février 1905, le premier navire-école quitta le port d'Anvers pour le Chili, avec escale à Madère.

La composition de l'état-major du nouveau navire comprenait : le commandant Fourcault, de la marine de

l'Etat, trois officiers de marine, le capitaine Cornellie, le lieutenant baron van Zuylen, le lieutenant Wenmaekers, respectivement premier, deuxième et troisième officiers, le lieutenant d'artillerie Ingenbleck, licencié en sciences commerciales et consulaires, M. André Van Iseghem,



Groupe d'Officiers et Professeurs.  
Etat-major du 1<sup>er</sup> voyage du *Comte de Smet de Naeyer*.

docteur en droit, le docteur Van der Smissen, médecin de bataillon, médecin du bord, professeurs, M. l'abbé Cuypers, aumônier; 28 cadets avaient été admis après examens suffisants.

Dès le troisième jour de navigation, une tempête avait assailli le navire en Manche et ce ne fut qu'après avoir loupoyé pendant dix jours que le lisard fut franchi et qu'un bon vent poussa le voilier vers sa destination. Ces pré-

misses d'un voyage où tout était nouveau pour des jeunes gens, dont la plupart n'avaient jamais navigué, furent durs tant pour eux que pour les officiers à qui ils confiaient leur vie. Les uns et les autres firent leur devoir. La stabilité du bateau, qui laissait bien des doutes au départ, fut attestée par ce premier assaut, et ce fut avec joie que ses occupants débarquèrent à Madère, où un accueil charmant leur était réservé par le consul de Belgique à Funchal, le chevalier Carlo de Bianchi, et le baron van Beneden. Après quelques jours, qui parurent trop courts aux cadets surtout et laissèrent à tous le souvenir d'un rêve ensoleillé, le navire reprit la mer, cinglant vers le Sud, prêt à affronter les dangers et les rigueurs du Cap-Horn.

Et, en effet, après une marche rapide jusque là, le terrible passage fut contrarié par de gros temps et la rencontre d'une tempête d'une violence excessive; surpris par des vents contraires, c'est-à-dire de l'Ouest, le navire se trouva en peu de temps à 500 milles au Sud à 62° de latitude, sans pouvoir pousser plus à l'Ouest; puis un bon vent, quoique faible, le dirigea vers le N.-O. et enfin, le calme et des coups de vent retardèrent sa marche, si bien que la rapidité du commencement du voyage fut réduite dans son ensemble et que la traversée dura nonante jours. Le 16 mai, le navire-école arrivait à Valparaiso, tout bien à bord. La dépêche annonçant la nouvelle fut accueillie en Belgique avec un sentiment de soulagement; car, depuis le départ d'Anvers, l'inquiétude n'avait cessé d'oppresser le cœur de tous ceux qui avaient vu s'éloigner un être aimé, un enfant chéri!

De Madère, van Zuylen ne donna à sa famille que des nouvelles très sommaires sur la traversée et les fêtes qui attendaient l'état-major et les cadets dans les belles résidences de leur compatriote, le baron van Beneden et du consul Bianchi ; à Valparaiso, tout son temps était absorbé par le déchargement, et la besogne était si complexe et si assujettissante à bord, que c'est à peine s'il se rendit à terre pendant toute la durée de l'escale. Le Chili, d'ailleurs, n'offrait rien de nouveau pour lui et il trouvait une plus grande satisfaction à se dévouer à sa tâche qu'à prendre quelque plaisir apprécié des autres. Sa correspondance se ressentit de cet excès de travail et de très rares lettres sans détails parvinrent aux siens. L'une de ces lettres mentionne que la plupart des cadets trouvent la vie rude, la discipline sévère et les amusements rares, « aussi y en aura-t-il qui feront bien de s'abstenir » pour le voyage suivant ; ils n'auront pas l'idée de » continuer une carrière pour laquelle ils ne sont pas » taillés. Mais il y en a dans le nombre de bonne étoffe » qui feront plus tard des officiers sérieux ayant puisé en » quatre ans une instruction que d'autres ont mis dix » ans à acquérir ».

Une autre lettre relate en termes élogieux pour ses camarades le sauvetage de cinq Chiliens, survivants d'une embarcation qui avait chaviré dans la tempête, emportant deux des hommes qui la montaient. Huit hommes du navire-école, dont le capitaine Cornellie et le lieutenant Wenmaekers, prirent part à ce sauvetage, au péril de leur vie, et ce fut la seule fois que l'on entendit murmurer van Zuylen, lorsque

le commandant lui défendit de se joindre à ses camarades! « Deux officiers, c'est déjà trop, dit-il, je vous » défends d'y aller. »

Le commandant rendit un bel hommage à tout son personnel, lorsqu'il dit au gouverneur Cogels, qui lui remettait des récompenses pour son équipage à l'occasion de ce sauvetage : « Quand j'ai pris mon commandement, j'ai » tenu à n'avoir à mon bord que des Belges. Pendant dix » années que j'ai vécu de leur vie, à bord de nos croiseurs, » j'ai pu apprécier nos marins. Ce qu'ils ont fait me semble » tellement naturel, que je ne suis pas plus convaincu de » leur valeur après leur acte que je ne l'étais avant. »

Les durs travaux de chargement et de déchargement occupèrent le personnel du bateau pendant deux mois. Les cadets les avaient péniblement acceptés, mais comment s'y refuser quand ils voyaient leurs chefs de quarts faire le même travail, et cela pour eux, sans congé ni interruption? « Si ce voyage est un peu rude pour nous, dit » van Zuylen, je ne m'en plains pas, il offrira cet avantage » que le prochain sera meilleur. Ce voyage n'est pas ce » que l'on aurait imaginé de plus heureux sous bien des » rapports. Nous ne pouvons offrir aux jeunes gens qu'une » côte aride ne présentant rien de remarquable ni comme » végétation ni comme nouveauté, ce qui fait qu'une des » choses qui attire le plus vers la carrière de marin est » détruite pour eux. Du reste, des petits changements » seront apportés pour leur rendre le séjour à bord plus » confortable. » Quant à lui, son abnégation habituelle lui avait fait accepter la plus médiocre des cabines, où l'eau pénétrait en telle abondance par le calfat et par le pont,

qu'il était obligé de se préserver la tête avec des bâches pour ne pas être réveillé par des douches salées.

Chacun des officiers du bord avait sa méthode personnelle qui donne au commandement une individualité propre. « van Zuylen ne commandait pas, dit le docteur » Van der Smissen, il demandait que l'on exécutât ce qu'il » disait et son ton était si persuasif qu'aucun n'aurait osé » refuser cette demande, alors qu'une mauvaise tête aurait » désobéi à un ordre. Il alliait dans son commandement » la fermeté et la bonté, deux qualités qui paraissent » s'exclure dans cette matière. Les inférieurs furent ses » amis, l'aimaient aussi profondément que respectueuse- » ment; on lui obéissait pour lui faire plaisir et il en était » arrivé à pouvoir demander à tous ses subordonnés le » travail jusqu'à la limite du possible, quand les circon- » stances l'exigeaient. Estimé de ses chefs, ami de ses » collègues, il était adoré des élèves et, lorsque la maladie » du lieutenant Ingenbleck amena le lieutenant van Zuylen » à ajouter à son cours de matelotage celui de trigono- » métrie, la promotion travailla tellement le « cours du » lieutenant » que l'immense perte que représentait pour » l'école la maladie du chef des études fut presque com- » pensée! » Plus bel éloge ne pourrait sortir de bouche mieux autorisée!

Sous l'effort de la tempête, pendant le voyage de retour, la vergue de cacatoës d'artimont se rompt; par brise et pluie intense, van Zuylen monte dans la mâture. Le péril était grand et, dans ces cas-là, on n'expose pas la vie des matelots. A l'aide du maître d'équipage, il tâche d'amarrer les deux grosses pièces de bois d'un poids



Le Lieutenant VAN ZUYLEN dirigeant les travaux de couture des voiles.



énorme et que chaque oscillation du navire fait balloter en menaçant de rompre le galhauban et d'entraîner la chute du mât; van Zuylen, à 30 mètres de hauteur, risquait la mort à chaque oscillation! Lorsqu'après des heures de ce travail surhumain, il descendit prendre son quart, il s'excusa d'être en retard, ayant été retenu la haut, « plus longtemps qu'il ne l'aurait voulu ».

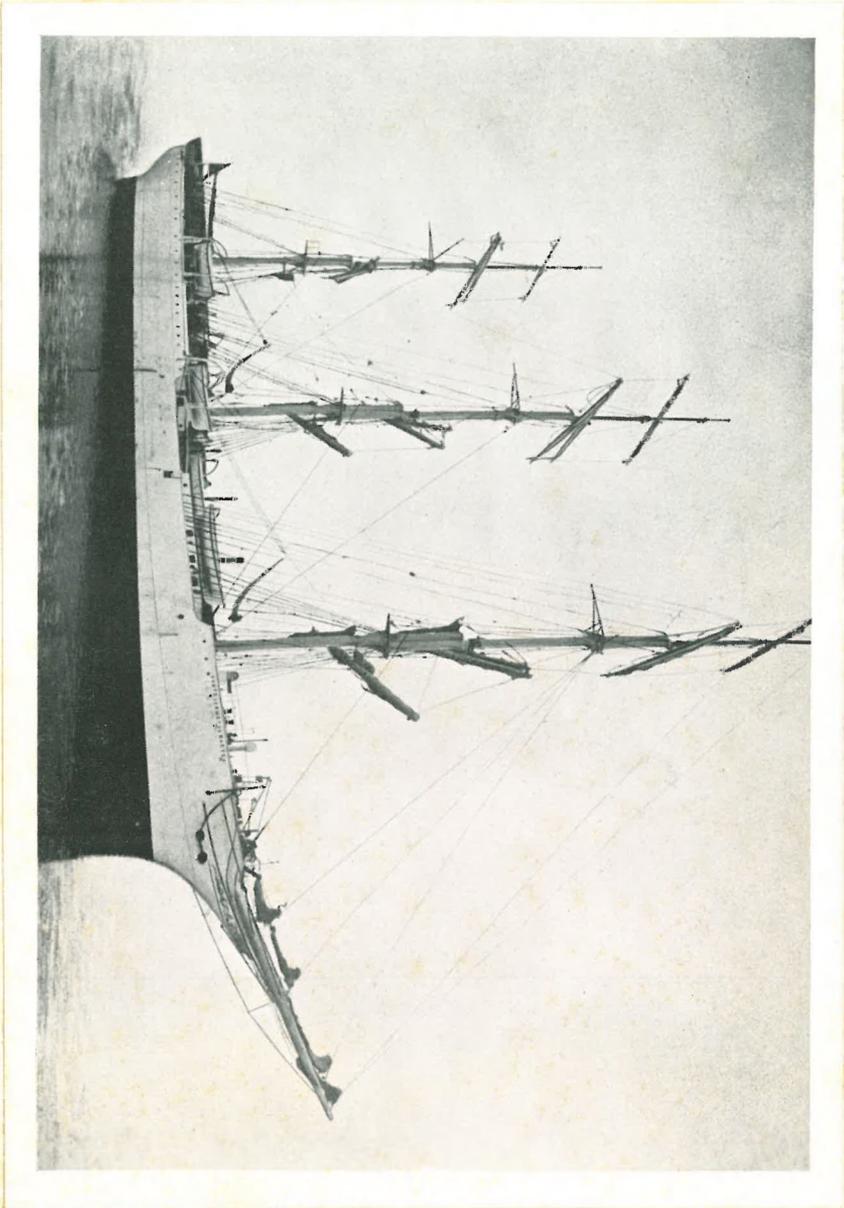
Le retour fut lent, triste et monotone, la maladie avait fait son apparition. Le lieutenant Ingenbleck, atteint du typhus à Valparaiso, était condamné au repos, puis le beri-beri se déclara. Le Dr Van der Smissen, dont le dévouement ne se démentit pas un instant, qui passa de tristes jours et de longues nuits au chevet des malades, secondé par le brave infirmier Barenheit, s'aida de la triste expérience qu'en avait faite van Zuylen pour reconnaître la nature du mal et trouva en lui un auxiliaire pour le combattre. Tous se ressentaient de la monotonie du trajet, la chaleur rendait les travaux pénibles, pas une voile depuis trois mois n'avait apporté une diversion aux regards qui fouillaient l'horizon. Les élèves s'occupaient de travaux de couture de voiles sous la direction de van Zuylen. On profitait de la moindre brise, manœuvrant vite pour ne pas perdre un souffle qui hâterait le retour. Les élèves trempés travaillaient sous l'averse équatoriale, et pas un n'aurait osé s'y soustraire, ni demander à mettre les vêtements huilés, voyant « *leur lieutenant* » habillé de blanc, s'y exposer en quittant son abri réglementaire, voulant partager avec eux l'intempérie et la mauvaise fortune. Tous l'adoraient! deux d'entre eux avaient fait le serment de ne jamais quitter leur lieutenant quel que

fût le danger de rester à ses côtés. Ils reposent avec lui !  
(Piot et Halsdorf.)

Le mécanicien du bord fut la première victime de la fièvre typhoïde ; il fut immergé le 18 novembre. Puis ce fut le lieutenant Ingenbleck, qu'un instant on avait cru sauvé et qui succomba le 2 janvier 1906, peu de jours avant le retour dans la patrie, où l'attendaient sa jeune femme qu'il adorait et un enfant qu'il ne connaissait pas !

Les familles sevrées de nouvelles depuis des mois vivaient dans une angoisse d'autant plus cruelle qu'elles n'ignoraient ni l'épidémie de typhus, ni la pénurie de vivres propres à reconforter leurs enfants ! Enfin le *Comte de Smet de Naeyer* est signalé sur les côtes d'Angleterre ! On respire, le doux revoir est proche ! Et c'est peut-être alors que le navire courut le plus grand danger ! En effet, huit jours de mer démontée, exigeant un travail incessant où tous se dévouèrent, étaient suivis de quarante-huit heures consécutives sur le pont ; le danger, la mort planait. Le courage de tout le personnel mis à l'épreuve atteignait sa limite de résistance, lorsque enfin apparut le feu du lizart et après 127 jours depuis son départ de Caleta-Buona, le navire jeta l'ancre au Doel.

Les cadets rendus enfin à leurs familles allaient jouir d'un congé et reprendre leur liberté pendant quelque temps, sans travail imposé, sans arrière-pensée. Pour les officiers, il ne pouvait en être de même ; leur service à bord et les préparatifs du second voyage exigeraient tous leurs soins. van Zuylen, élevé dès le retour au grade de premier officier, sentait la lourde charge que lui imposait cet avancement, dont il pouvait être fier à juste titre ; il avait



Navire-École. — Retour.



souffert moralement et physiquement pendant ce dur voyage et ne s'associa pourtant à aucune des plaintes formulées au retour, mais l'affection est clairvoyante et ses proches ne se trompèrent pas au sérieux, à la réserve fermée qu'il observait, à la préoccupation de son esprit, qu'il avait peine à dissimuler. Était-ce connaissance ou conscience d'un danger qu'il ne pourrait combattre, était-ce pressentiment ou intuition d'une destinée cruelle et inéluctable ? Répondant à son père qui lui demandait son opinion sur les obligations d'un commandant de navire en cas de danger, d'un ton grave et sérieux, il lui dit : « Ne » m'interroge pas sur ces questions, père, mes convictions » sont faites... rien ne pourrait les ébranler. »

Ce fragment d'une lettre empreinte de sentiments touchants montrera à quel point il était apprécié. « Ce cher » lieutenant, qu'il a été bon pour moi durant mon séjour » à bord ! C'était plus qu'un ami, c'était un frère. Bien » souvent, le soir, je me rendais dans sa cabine et nous » causions du pays, de la famille. Dans les moments diffi- » ciles, il remontait mon courage et parvenait à me faire des » petits cadeaux, de ces petits riens qui, en mer, font tant de » plaisir. Tous les élèves avaient pleine confiance en lui ; » ils estimaient tous les officiers ; mais ils aimaient et » admiraient van Zuylen. Pas un seul ne me démentirait... » Je ne l'oublierai jamais ! Je l'ai trop bien connu pour ne » pas le prendre pour mon protecteur, pour ne pas le prier » comme on invoque un saint ! »

Il s'était fait l'ami de ces jeunes gens inexpérimentés qui commençaient une carrière dont il connaissait les côtés pénibles ; il leur épargnait, par sa bonté et ses conseils,

les petits ennuis et découragements dus à leur inexpérience.

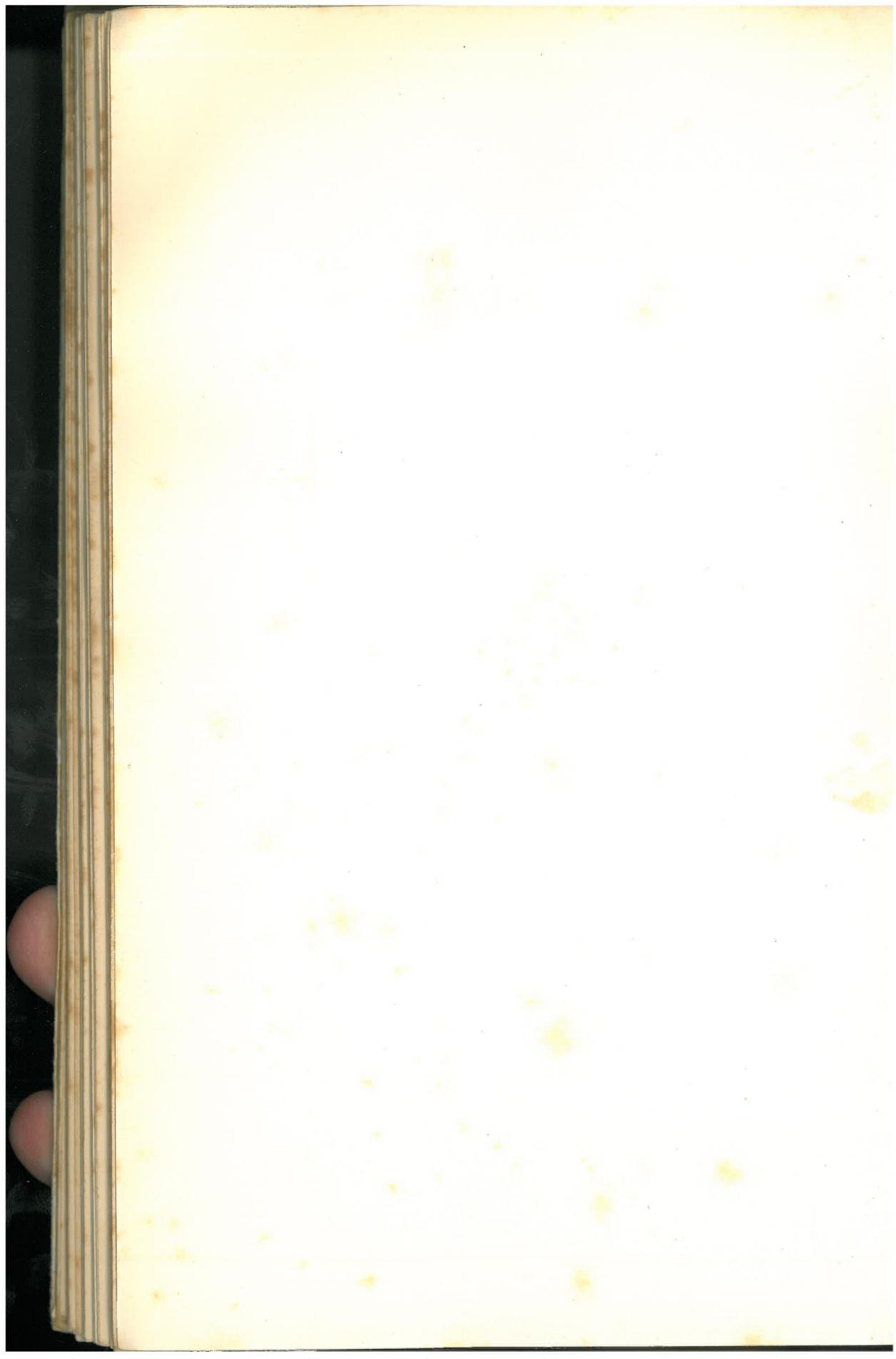
Un jour, raconte un des cadets, le lieutenant van Zuylen, étant sur le pont, une lettre arrive pour l'un des aspirants, de service à la barre. Anxieux de connaître les nouvelles du pays, le jeune homme s'en saisit et en commence la lecture, ce qui était un grave manquement à la discipline en ce moment. Le lieutenant s'en aperçoit, s'approche vivement, le regarde avec sévérité et lui intime l'ordre de se retirer, prenant sa place à la barre. Il lui évitait ainsi une punition et lui permettait de satisfaire une légitime curiosité. L'un d'eux ajoutait encore : « Nous n'avions pas de femmes à bord, mais nous avons une *mère !* »

Il allait se dévouer à rendre le second voyage moins âpre, moins ingrat, par des transformations nombreuses dans l'installation intérieure du bateau.

Du jour du retour du navire au jour de son second départ, tout le temps du commandant en second fut consacré à la surveillance des travaux intérieurs qui devaient assurer au navire-école une installation plus confortable et à son personnel une vie moins pénible. Avec les autres officiers, il s'occupa du chargement et des vivres embarqués, et c'est à peine s'il quitta le bord pour passer quelques heures en famille. Peu de jours avant le départ, le commandant lui dit qu'il devrait prendre quelques jours de congé. « Nous nous sommes regardés », racontait-il, » et tous deux nous nous sommes mis à rire ! C'est vrai me » dit le commandant, cela n'est pas possible !! » Heureux de son grade dont la responsabilité, quelque lourde qu'elle



M. FOURCAULT, Commandant du Navire-Ecole.



fût, ne l'effrayait pas, installé dans une cabine confortable, il allait, cette fois encore, affronter « l'ennemie » adorée qui convie à la lutte mortelle », laissant ceux qui ne devaient plus le revoir pleins de confiance et d'espoir ! Son avenir semblait assuré par la confiance qu'il avait su inspirer. Le commandant Fourcault, dans une entrevue ministérielle, déclarait que le commandement du navire-école pourrait sans hésitation être confié au lieutenant van Zuylen, après une couple de voyages encore comme second.

Tandis que les familles adressaient leurs dernières missives à la première escale, le navire-école, parti d'Anvers pour le Cap de Bonne-Espérance le 10 avril, sombrait après 5 jours de navigation dans le Golfe de Gascogne à 500 milles des côtes. Une voie d'eau devait s'être ouverte, sans éveiller d'inquiétude ; le chargement, composé en majeure partie de ciment qui buvait petit à petit et masquait les ouvertures, empêchait sans doute qu'on s'aperçût immédiatement de la gravité de la situation et lorsque, le jeudi 19, à 4 h. du matin, le branle-bas, tout le monde sur le pont fut ordonné, aucune illusion n'était plus possible !

Vers 4 1/2 h., une lumière apparut à grande distance. Était-ce un bateau et, en même temps, l'espoir d'un sauvetage ? Le commandant fit faire les signaux de détresse, mit le cap sur ce qui pouvait être le salut... Rien ne répondit, la lueur disparut... Cruelle déception, angoisse poignante... Déjà la pompe à main avait été mise en mouvement, la chaudière avait été allumée pour le fonctionnement de la pompe à vapeur, mais l'envahissement

de l'eau était si rapide que la soute aux pompes était inondée. Vains essais pour la vider, constamment de nouvelles vagues l'emplissaient, les panneaux sautèrent... ordre fut donné de mettre les canots à la mer. Un canot fut mis dehors et tomba entraînant le matelot Vermeulen, qui heureusement put saisir l'amarre qu'on lui jeta. Le canot arrière dans lequel se trouvaient deux hommes tomba en se retournant, se brisa et fut à la dérive. Des bouées furent lancées aux naufragés, déjà revêtus comme tout le personnel du bord, de leur corset de sauvetage. Et le navire, embarquant sans trêve de formidables paquets de mer, continuait sa lugubre route! Les canots d'avant étaient inabordables. Restait la baleinière, que tous les efforts tendirent à mettre dehors. Nouveau désastre, la fatalité semblait s'attacher au sort des malheureux! La baleinière se cogna contre la coque du navire et chavira. Un matelot parvint à changer l'amarre. A demi noyé, il fut halé à bord et le canot suivit, rempli d'eau. De plus en plus, la dunette était balayée par d'énormes vagues, le personnel se démenait en efforts surhumains. van Zuylen encourageait de son exemple, de sa voix, de ses paroles d'espoir, les malheureux jeunes gens, malades pour la plupart, hésitant à se jeter à la mer pour essayer de se sauver! « Travaillez, mes amis, c'est pour votre vie. » Sollicité de les rejoindre par ceux qui avaient pris place dans le canot, il s'y refusa pour ne pas compromettre leur salut par une augmentation de poids et montrant sa bouée de sauvetage, « ceci me suffit », dit-il, et il se jeta dans les flots impitoyables! Le lieutenant van Esh, après avoir coupé les voiles, revint à la

barre, qu'il ne quitta plus. Une fiancée l'attendait au retour; le jeune officier ne devait plus naviguer.

Le seul canot qui eut résisté, contenant 20 hommes,



G. van Esch.  
4<sup>me</sup> Officier du Navire-Ecole.

emportait ceux que la destinée protégeait ! A peine éloignés de 50 mètres, ils virent le navire s'effondrer par le milieu et s'abîmer dans le gouffre qui le guettait ! Il était 7 h. 10 m. Les lieutenants Wenmaekers et Celis rejoignirent le canot et 4 hommes purent encore y trouver place : l'effectif porté à 26 dépassait la contenance réglementaire du canot de sauvetage. Le cap fut mis sur les côtes françaises, que l'on supposait à 160 milles environ. Vers 4 h. du soir, les naufragés aperçurent un voilier et à 7 h. le *Dunkerque*, bateau français, les recueillait à son bord.

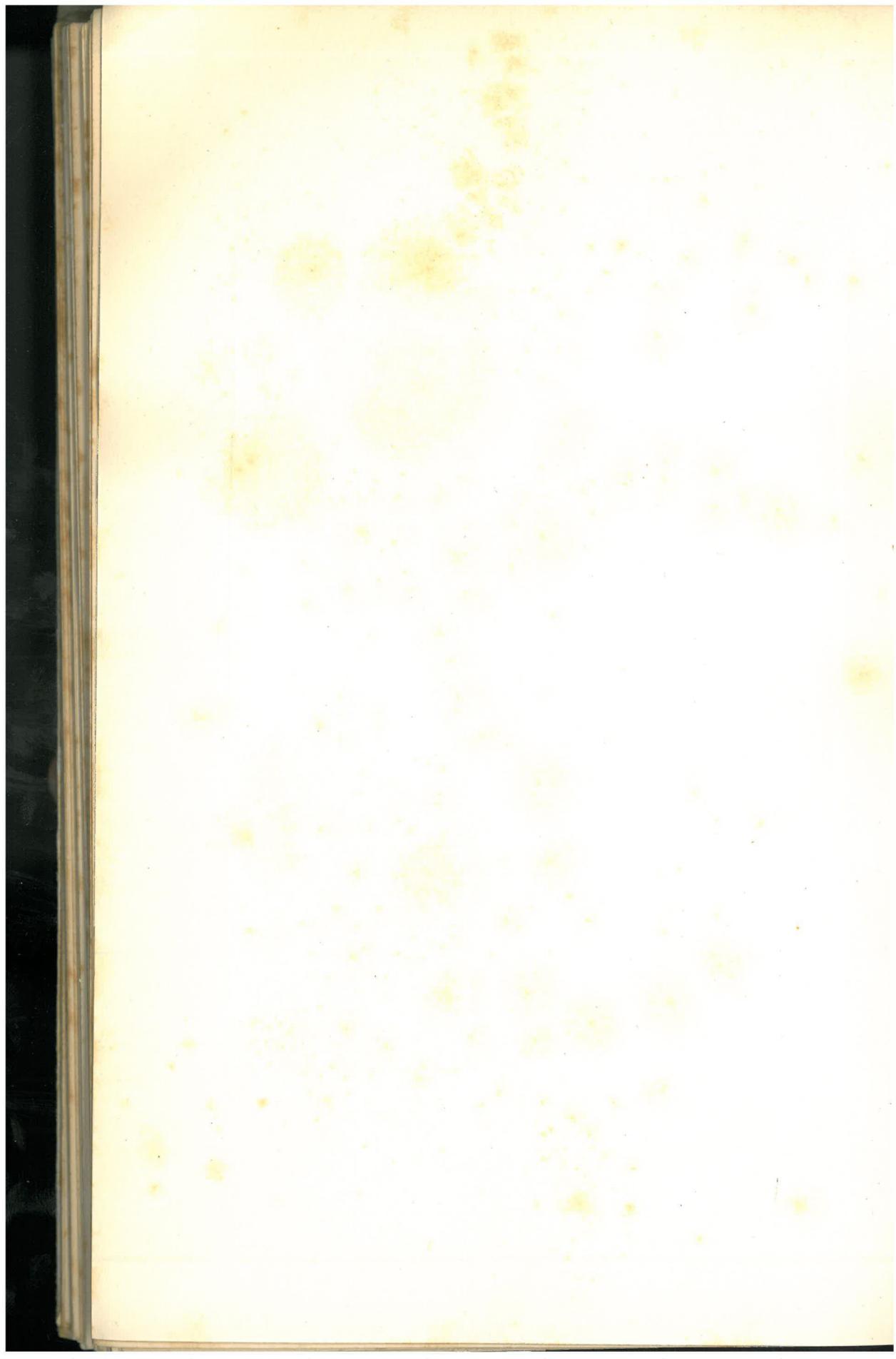
Les péripéties de cet affreux drame ont été relatées par tant de voix (autorisées ou non), les épisodes en ont été commentés de tant de manières différentes, la conduite de tous ceux qui y ont participé a été soumise à une

enquête, à celle de l'opinion publique d'abord, puis à l'enquête judiciaire qui devait établir les responsabilités de la catastrophe et les causes qui avaient pu la déterminer, sans que la lumière complète put être faite... les quelques faits positifs que l'on possède resteront enveloppés d'un voile que plus rien désormais ne viendra déchirer. Quoi d'étonnant ! N'est-il pas avéré que les mêmes faits, les mêmes choses vues ou entendues par des personnes différentes ne sont jamais relatés de même ? C'est humain, et la passion des uns pas plus que la justice des autres n'y peut rien.

Vingt-six survivants ont vu, ont entendu, ont, jusqu'au moment où la barque les recueillait, participé au travail, aidé au salut des autres dans la mesure de leur force, avec leur caractère, leur tempérament, la somme de courage, d'énergie dont ils étaient doués ; les uns, avec un détachement complet de leur personnalité, les autres avec un instinct plus fort de la conservation ! Le récit qu'ils feront du drame, dont leurs yeux ont été témoins, sera-t-il le même ? Chacun sera convaincu d'avoir dit la vérité et l'ensemble des dépositions sera le chaos ! Ne cherchons donc pas à éclaircir ce qu'une brume lugubre enveloppe. Le devoir a présidé à la conduite de ceux qui avaient conscience de leur responsabilité, et ce même devoir a pu être accompli de façon différente. Pour l'un, l'impassibilité devant le danger que rien ne peut combattre, pour d'autres le travail désespéré, mais qui ne s'arrête pas, pour d'autres encore la renonciation, le sacrifice de soi ou la béatitude de l'âme qui espère, sans essayer de se soustraire à la destinée et attendant sans frémissement la



L'Abbé E. CUVIERS, Aumônier du Navire-Ecole.



vague qui l'emportera vers l'infini. Etat d'âme différent et compréhensible selon le caractère de chacun. van Zuylen, à côté de son chef, dans la simplicité du dévouement absolu, dans le sublime renoncement de lui-même, a voulu sauver les autres, les jeunes surtout, les cadets qu'il aimait, comme l'admirable abbé Cuypers, accomplissant sa mission d'apôtre, a encouragé et réconforté par son exemple ceux qui périssaient. « La mort de van Zuylen est une perte pour le pays, » a-t-on dit ; cette pensée est la glorification de sa trop courte vie !

Lorsque l'arrivée du *Dunkerque* qui rapatriait les survivants fut annoncée de Hambourg, son frère aîné eut le courage d'aller les y attendre, anxieux de recueillir de leur bouche quelque dernière parole, quelque recommandation, quelque geste de son jeune frère aimé, qu'il savait être parmi les victimes. Les cadets, instruits de sa présence, sont venus à lui, en lui disant : « C'est votre » frère qui nous a sauvés !! »

Paroles sans commentaire, qui résument la conduite de l'officier dévoué, de l'homme d'honneur que fut van Zuylen.

Ces pages, écrites sans idée de publicité, ont été la consolation d'un cœur profondément atteint qui voulait que le souvenir d'une vie exemplaire demeurât vivant dans l'intimité de sa famille. Des amis éclairés ont persuadé leur auteur que la mémoire de van Zuylen méritait un hommage public et que l'exemple de sa vie devait être répandu parmi la jeunesse du pays. Le but à atteindre a seul vaincu une résistance compréhensible et, sans

prétention personnelle aucune, ces pages sont livrées à la sympathie qu'une destinée tragique a inspirée à la Belgique tout entière.

*Août 1906.*

A. W. de F.

\* \* \*

De très hautes, très flatteuses et élogieuses condoléances sont parvenues à la famille. La lettre de la Compagnie Andrew Weir, en témoignant de son estime pour le marin qu'elle a pu apprécier, répond à la modestie et à la simplicité de son caractère.

*Traduction de la lettre de condoléance de la Compagnie Andrew Weir & C<sup>o</sup> :*

14 mai 1906.

CHER MONSIEUR,

Nous venons de recevoir le faire-part nous annonçant la mort de votre fils baron Henri van Zuylen van Nyevelt, officier en chef du *Comte de Smet de Naeyer* dans la perte du navire dans la Baie de Biscaye.

Nous regrettons profondément la triste obligation qui nous incombe de vous exprimer de tout cœur, ainsi qu'à la famille qui vous entoure, notre sympathie pour l'irréparable perte que vous venez de subir.

Permettez-nous de vous dire que, pendant les huit années que votre fils a servi avec nous, il a fait preuve d'un caractère exceptionnel et a prouvé par lui-même qu'il était un officier de brillant avenir.

Vous ne dédaignerez pas la consolation de savoir qu'il s'est conduit vaillamment jusqu'à la fin et qu'il est mort à son poste, sacrifiant tout pour sauver ceux confiés à sa garde.

Sincèrement,  
ANDREW WEIR & C<sup>o</sup>.





Imp. Pierre VERBEKE  
Bruxelles