

MÉMOIRES

LE

SERVICE DES PAQUEBOTS DE L'ÉTAT BELGE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Introduction. 323

AVANT LA GUERRE.

Généralités 324

Monographie des paquebots à turbines 325

Historique de la ligne Ostende-Douvres 329

PENDANT LA GUERRE.

Première période (jusqu'à l'évacuation d'Ostende) 339

Deuxième période (jusqu'au 11 novembre 1918 armistice) 342

APRÈS LA GUERRE.

Situation. 348

Reprise du service 349

INTRODUCTION.

La suppression temporaire de la ligne maritime de l'État belge entre Ostende et Douvres fut une des conséquences de l'envahissement du territoire.

Mais les autorités compétentes ont su tirer un heureux parti des paquebots devenus ainsi disponibles, en les affectant à des services nouveaux où il coopérèrent, à côté des puissantes flottes alliées, à cette action lente, mais tenace et sûre, qui devait conduire à la victoire.

Cette suppression momentanée n'aura, au surplus, aucune répercussion funeste pour l'avenir. L'œuvre de réorganisation s'accomplit, en effet, rapidement, préparant une nouvelle ère de prospérité pour nos relations avec l'Angleterre et les pays d'outre-mer, d'une part, les grands pays continentaux, d'autre part, par la voie d'Ostende-Douvres.

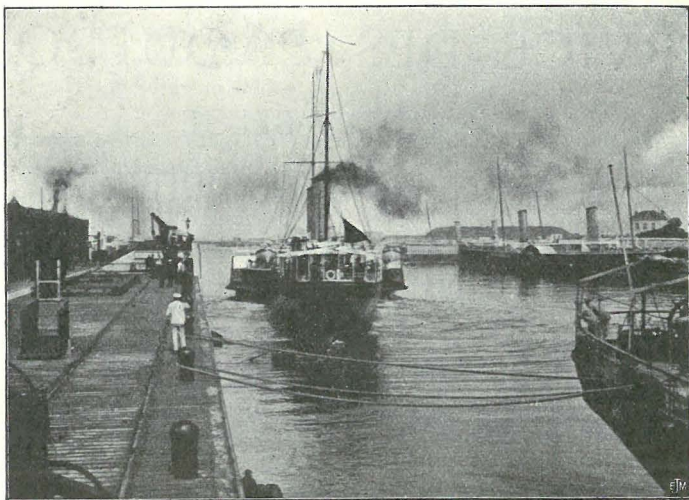


Fig. 1. — Embarcadère d'Ostende. Départ de la « Princesse Clémentine ».

AVANT LA GUERRE.

Généralités. — En 1914, au moment où éclata le conflit, la flotte du service maritime Ostende Douvres se composait de cinq paquebots à aubes et de cinq magnifiques paquebots à turbines, dont les remarquables qualités nautiques et les installations luxueuses faisaient l'admiration générale.

Leurs aménagements ont été exécutés avec le souci de procurer aux passagers le maximum de sécurité et de confort.

Voici les principales caractéristiques de ces dix paquebots :

NOMS	Longueur	Largeur	Déplacement	Puissance des machines	Capacité de transport (Nombre de passagers)	Vitesse
	Mètres	Mètres	Tonneaux	Chev. vap.		Nœuds
<i>Stad Antwerpen</i> (1) . . .	95.40	11.79	1,670	12,000	900	24
<i>Ville de Liège</i> (1) . . .	95.40	11.79	1,670	12,000	900	24
<i>Jean Breydel</i> (1) . . .	110.11	12.95	2,200	13,500	1,100	24.282
<i>Pieter De Coninck</i> (1) . .	110.11	12.95	2,200	13,500	1,100	24.282
<i>Princesse Élisabeth</i> (1) .	108.81	12.80	2,050	13,000	1,100	24
<i>Princesse Clémentine</i> . .	107.36	11.59	1,800	9,200	800	22.2
<i>Marie-Henriette</i>	108.60	11.59	1,790	8,300	800	22.2
<i>Léopold II</i>	108. »	11.59	1,790	8,000	800	21.935
<i>Rapide</i>	95.64	11.59	1,450	7,000	550	20.834
<i>Princesse Henriette</i> . . .	91.63	11.59	1,460	6,300	550	21

Disons en passant que, sauf le *Léopold II* et la *Princesse Henriette*, tous ces navires ont été construits par la Société Cockerill, dans ses chantiers navals d'Hoboken-lez-Anvers. A cette société belge revient donc l'honneur d'avoir doté le pays d'une flotte de beaux paquebots qui peuvent rivaliser, à tous les points de vue, avec ceux des lignes concurrentes de la Manche.

Monographie des paquebots à turbines. — Grâce à leurs qualités nautiques, au luxe et à la commodité de leurs installations, la *Princesse Élisabeth*, le *Jan Breydel* et le *Pieter De Coninck*, auxquels sont venus s'ajouter le *Stad Antwerpen* et la *Ville de Liège*, ont conquis définitivement la faveur du public qui voyage régulièrement entre l'Angleterre et le continent.

(1) Paquebot à turbines.

On se fera une idée plus précise de ce qui a été réalisé en vue de satisfaire aux exigences de la navigation et à celles de la nombreuse clientèle de la ligne Ostende-Douvres, en lisant une description sommaire des paquebots *Jan Breydel* et *Pieter De Coninck*, tous deux construits sur le modèle de leur devan-

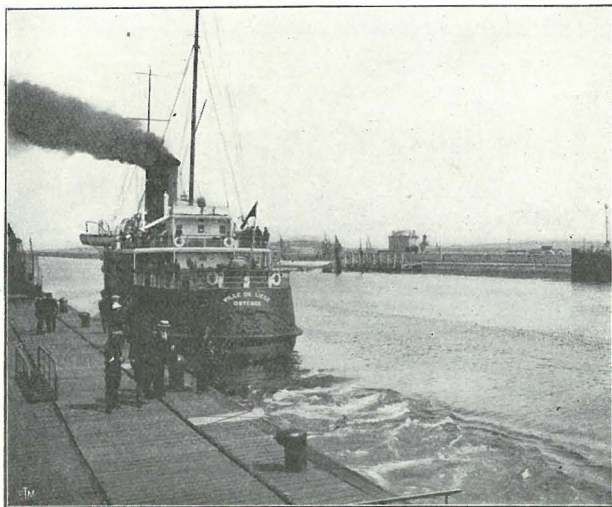


Fig. 2. — La « Ville de Liège » partant pour Douvres.

cier, la *Princesse Elisabeth*, qui, au moment de sa mise en ligne, battait tous les records de vitesse.

La coque, entièrement en acier, est divisée en dix compartiments étanches dont le cloisonnement est établi de telle façon que l'un quelconque des compartiments peut être envahi par l'eau, sans que la sécurité du bâtiment en soit compromise. Les portes des cloisons étanches sont pourvues d'un système de fermeture qui permet d'en opérer la manœuvre de la timonerie, où un tableau indicateur montre automatiquement et à tout instant la position de chacune de ces portes.

Ces paquebots portent chacun huit canots de sauvetage suspendus à des daviers *Welin*, à action rapide et certaine, quelles que soient la position et l'inclinaison du bâtiment. Ils sont, en outre, pourvus du complément de radeaux et d'engins de sauvetage imposés par les derniers règlements sur la sécurité en mer.

Les feux de route électriques sont contrôlés de la timo-

nerie par un tableau signalant automatiquement l'extinction de l'un ou l'autre des fanaux. Le commandant dispose encore d'un tachomètre et d'un totalisateur indiquant le nombre de tours des propulseurs, d'un téléphone haut-parleur pour la transmission des ordres à la machine et de deux projecteurs électriques destinés à éclairer la surface de la mer et à faciliter l'entrée des ports pendant l'obscurité.

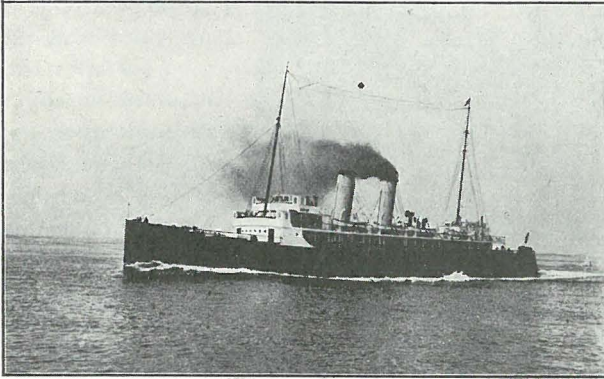


Fig. 3. — Le paquebôt à turbines « Stad Antwerpen ».

Les machines, d'une puissance de 13,500 chevaux, impriment aux navires une vitesse pouvant dépasser 24 nœuds. Les trois hélices sont actionnées par des turbines à vapeur, dont une turbine centrale à haute pression et deux turbines latérales à basse pression utilisées, en outre, pour la marche en arrière, qui peut atteindre 16 nœuds.

Les nombreux appareils électriques du bord, y compris quatre puissants ventilateurs refoulant l'air dans les chaufferies, sont alimentés par une station centrale comportant deux groupes électrogènes de 80 kilowatts chacun, encadrant un petit groupe de 20 kilowatts, utilisé pour l'éclairage à quai.

Il existe enfin à bord de chaque navire deux gouvernails et quatre cabestans à vapeur, ainsi qu'une installation de télégraphie sans fil système Marconi.

Chaque navire comprend trois ponts complets, indépendamment d'un pont-passerelle dont la majeure partie est rendue accessible aux voyageurs de 1^{re} classe par une superbe et

large coursive. Les appareils de manœuvre sont disposés sur la passerelle supérieure. La partie centrale du pont supé-

rieur jusqu'au pont promenade est occupée par un grand rouffle abritant, de l'avant vers l'arrière : un vaste fumoir, un large passage avec escalier vers le restaurant, un boudoir, un accès vers les salons de 2^e classe et un salon royal communiquant avec deux grandes cabines spéciales.

Ces derniers locaux sont aménagés avec élégance et confort ; rien n'a été négligé pour en rendre le séjour agréable.

Le cadre forcément restreint de cette notice

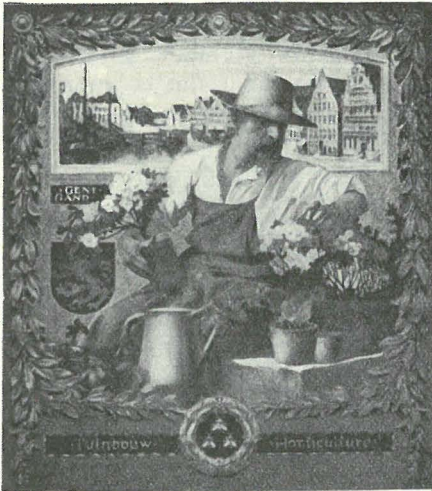


Fig. 4. — Panneau décoratif du « Pieter De Coninck ».

ne permet pas de donner un aperçu détaillé de la décoration de chacun des locaux. Ajoutons seulement que les parquets sont recouverts de tapis, les parois garnies de reproductions d'œuvres de grands peintres, les plafonds percés de dômes en vitraux polychromes.

Le fumoir, salle spacieuse de 8^m50 × 4^m80, présente une vues extérieures bien dégagée. Le restaurant, vaste hall de 18 mètres de longueur, où plus de 100 personnes peuvent prendre place,

soutient avantagement la comparaison avec les salles à manger des grands hôtels modernes.

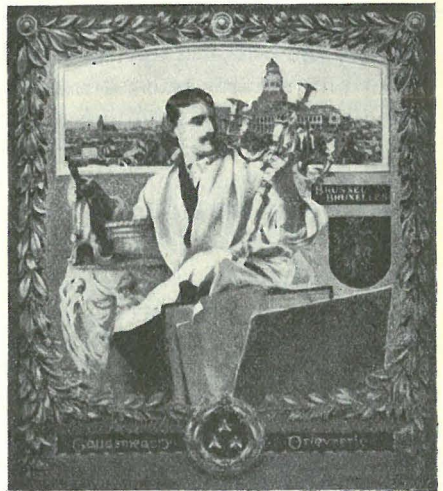


Fig. 5. — Panneau décoratif du « Pieter De Coninck ».

Si l'on ajoute qu'en dehors des espaces occupés par les machines, par les huit chaudières et par les nombreux organes mécaniques, ces navires comprennent des emplacements suffisants pour la circulation d'un millier de passagers, indépendamment des locaux réservés à l'équipage et au service des buffets, plus des compartiments destinés au transport du courrier postal, des bagages et des colis, à l'emmagasinage du matériel et des approvisionnements, on conviendra que les bâtiments ont été construits en tenant compte de toutes les exigences du public et d'un bon service maritime.

Aussi, est-ce à juste titre que les voyageurs apprécient chaque année davantage la supériorité du matériel flottant du service belge. Le tableau suivant, qui indique le mouvement des voyageurs de 1900 à 1913, confirme cette opinion favorable.

Années.	Nombre de passagers.	Années.	Nombre de passagers.
1900	113,904	1907	152,706
1901	127,407	1908	154,884
1902	122,171	1909	158,290
1903	118,464	1910	219,696
1904	121,863	1911	180,759
1905	134,554	1912	192,626
1906	142,859	1913	254,169

Historique de la ligne Ostende-Douvres. — Ce n'est toutefois pas sans efforts, ni sacrifices, que le Gouvernement belge est parvenu à ces résultats satisfaisants.

L'établissement de communications postales directes entre la Belgique et l'Angleterre remonte au 8 avril 1815; mais l'on ne possède pas de renseignements certains sur l'organisation de ce premier service, qui s'effectuait au moyen de navires à voiles.

Une convention, conclue le 6 octobre 1818 entre les Pays-

Bas et l'Angleterre, stipula qu'il y aurait deux communications par semaine, tant de Harwich à Hellevoetsluys (Hollande) que de Douvres à Ostende. La séparation de la Belgique et de la Hollande n'amena aucun changement dans cette organisation, qui fut maintenue jusqu'à la conclusion de la convention du 17 octobre 1834 entre la Belgique et l'Angleterre, convention d'après laquelle, moyennant un subside annuel de 1,000 livres sterling à payer par l'Administration belge, le Maître général des Postes britanniques prenait à sa charge le transport, par mer, du courrier, tant à l'aller qu'au retour.

Mais ce fut lors de la mise en exploitation du chemin de fer Ostende-Bruxelles, en 1838, que se révéla la nécessité d'établir entre la Belgique et l'Angleterre un service plus régulier et plus rapide que celui qui existait à cette époque et qui laissait à désirer. Quelques navires du Gouvernement anglais assuraient seuls les communications postales entre les deux pays; quatre départs avaient lieu hebdomadairement dans chaque sens entre Ostende et Douvres et la traversée durait de cinq à sept heures.

La construction du chemin de fer Douvres-Londres, terminée en 1841, stimula davantage encore notre Gouvernement, qui désigna une commission chargée d'étudier l'organisation d'un service exclusivement belge de bateaux à vapeur.

Ce ne fut cependant qu'après le vote de la loi du 9 juillet 1845 que furent décidées la construction de navires à vapeur et l'organisation d'un service quotidien exploité par l'État belge, qui devait former le complément indispensable de nos voies ferrées.

En 1845, le premier bateau belge, qui devait servir de type, fut commandé à une firme anglaise. Il fut baptisé *Le Chemin de fer*, mais reçut plus tard le nom de *Diamant*.

La Société Cockerill construisit les deux autres bateaux, la *Ville d'Ostende* et la *Ville de Bruges*, dénommés dans la suite *Rubis* et *Topaze*.

Achevé en février 1846, le *Diamant* fut mis en ligne le 3 mars suivant. Il fit régulièrement, à partir de cette date, deux voyages par semaine entre Ostende et Douvres. Durant cette année, il transporta 4,548 passagers.

La *Ville d'Ostende*, livrée le 3 août 1847, entra en ligne le 23 du même mois. A dater de ce jour, le service devient jour-

nalier dans les deux sens : les 2 bateaux belges font 6 traversées par semaine et les bateaux anglais n'en font plus que 8. Le nombre de voyageurs transportés en 1847 par nos deux steamers s'élève à 7,980.

Le transit postal prenait également de l'extension; aussi le Gouvernement belge, pénétré de l'intérêt qu'offrait pour le pays cette ligne directe de communication avec la Grande-Bretagne et de la nécessité de renoncer à l'intervention étrangère, s'attacha à organiser un service exclusivement belge.

La *Ville de Bruges*, deuxième bateau commandé à la Société Cockerill, est livrée à la fin de 1847 et prend la place du *Chemin de fer* qui doit subir des travaux importants.

Dès novembre 1848, l'État renforce sa flottille par l'*Émeraude*; les bateaux belges assurent 8 traversées par semaine et les bateaux anglais 6.

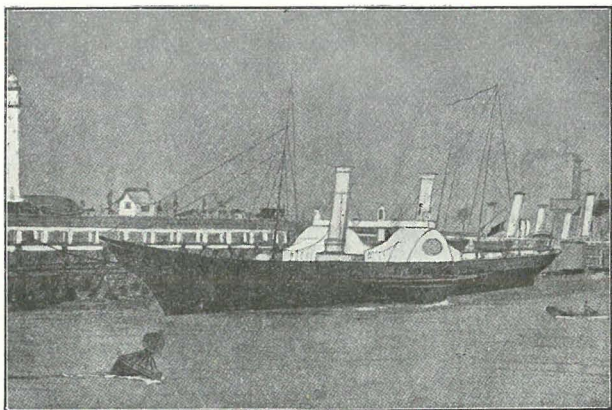


Fig. 6. — Le paquebot à aubes « Émeraude », 1848.

Les voyages s'effectuaient de nuit. Le service fut maintenu dans ces conditions pendant une dizaine d'années au cours desquelles l'Amirauté anglaise confia à une société privée la partie du service qui lui incombait. Mais à partir de 1858, cette société éprouva d'assez graves difficultés dans l'exécution de son contrat, qui expirait en 1863. Notre Gouvernement conçut, dès lors, le projet d'assurer lui-même toutes les communications et d'établir, en outre, un service de jour, afin notamment d'accélérer le transport des correspondances postales.

A cette fin, la construction d'un cinquième bateau fut décidée et la commande en fut passée à la Société Cockerill. Cette nouvelle unité fut achevée en 1862 et reçut le nom de *Belgique*.

Mais pour effectuer quatre traversées quotidiennes, une de jour et une de nuit dans chaque sens, sept bateaux étaient indispensables. Il fallut donc prendre provisoirement en location deux steamers, le *Scud* et la *Princess Clémentine*, appartenant aux Compagnies anglaises London Chatham et South Eastern Railways, qui furent remplacés l'année suivante par le *Queen of the French* et le *John Penn*, achetés aux mêmes Compagnies et qui prirent respectivement les noms de *Saphir* et *Perle*.

Il y avait donc, en 1863, pour assurer deux services journaliers dans chaque sens, les sept navires ci-après :

NOMS	Longueur	Largeur	Tonnage	Puissance des machines	Vitesse en nœuds
	Mètres	Mètres	Tonneaux	I. H. P.	
<i>Chemin de fer (Diamant)</i> . . .	51.40	6.40	340	850	14
<i>Ville d'Ostende (Rubis)</i> . . .	52. »	6.40	352	600	13
<i>Ville de Bruges (Topaze)</i> . . .					
<i>Émeraude</i>	51.50	5.90	360	700	12
<i>Belgique</i>	55.50	6.50	400	1,130	15
<i>John Penn (Perle)</i>	57.50	6.20	390	1,050	14
<i>Queen of the French (Saphir)</i> . . .	52.50	6.50	340	850	14

Les débuts de la ligne Ostende-Douvres furent pénibles et, pendant près de 20 ans, les progrès assez lents ; mais à partir de 1866, la situation s'améliore rapidement ; la période des difficultés a pris fin et le Gouvernement n'hésite pas à aller résolument de l'avant.

Le moment était arrivé où le matériel flottant, démodé et insuffisant, devait être complètement renouvelé.

Sept bateaux, plus grands et plus rapides, furent successivement commandés à la Société Cockerill. Ce fut d'abord la

Louise-Marie, achevée en 1867 et qui servit de type pour les six autres navires construits à la même époque. Cette nouvelle série se composait des unités ci-après :

NOMS	Entrée en service	Longueur	Largeur	Tonnage	Puissance des machines	Vitesse en nœuds
		Mètres	Mètres	Tonneaux	I.H.P.	
<i>Louise-Marie</i>	1867	65.27	7.31	520	1.550	16
<i>Léopold 1^{er}</i>	1868					
<i>Marie Henriette</i>	1869					
<i>Comte de Flandre</i>	1870					
<i>Comtesse de Flandre</i>	1870					
<i>Prince Baudouin</i>	1872					
<i>Parlement belge</i>	1873					

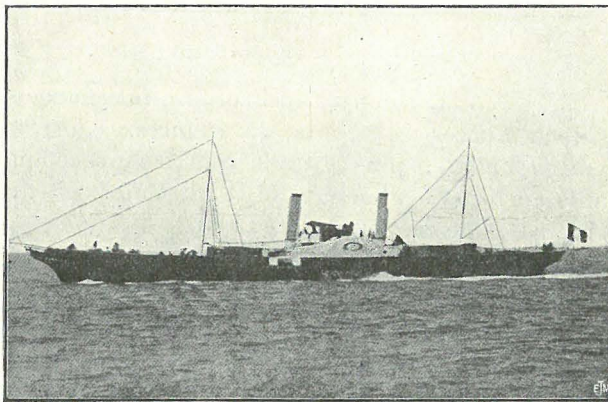


Fig. 7. — Le paquebot à aubes « Parlement belge », 1873.

Pour la période de 1873 à 1881, aucun fait important n'est à signaler.

Cependant, des lignes concurrentes s'étant établies, le service belge était exposé à périliter et de nouveaux sacrifices

s'imposaient pour assurer plus de rapidité aux communications et plus de confort aux voyageurs.

En 1882, l'organisation commerciale du service fut remaniée et les tarifs de transport furent réduits.

En 1887, un troisième départ dans chaque sens fut inauguré. Mais le matériel flottant ne répondait plus aux exigences de plus en plus grandes du transit. L'Administration de la Marine dut donc songer, non seulement à augmenter sa flottille, mais à acquérir des paquebots plus grands, plus élégants et plus rapides. Elle se décida à commander à la Société Cockerill les navires *Prince Albert*, *Ville de Douvres* et *Flandre*, qui furent livrés en 1887-1888. Presque simultanément la

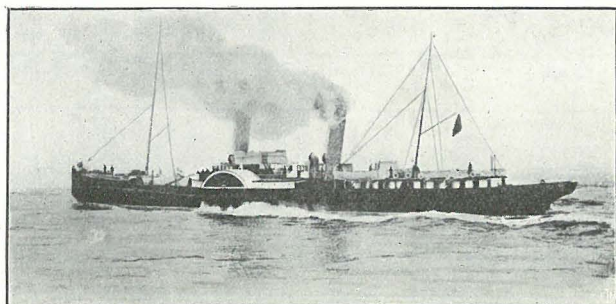


Fig. 8. — Le paquebot à aubes « Flandre », 1887.

firme écossaise Wm. Denny and brothers fut chargée de construire deux autres paquebots, la *Princesse Joséphine* et la *Princesse Henriette*, plus grands que les précédents et qui furent mis en ligne également en 1888. Voici les caractéristiques principales de ces cinq unités :

NOMS	Longueur	Largeur	Tirant d'eau	Tonnage	Puissance des machines	Vitesse en noeuds
	Mètres	Mètres	Mètres	Tonneaux	Chev/vap.	
<i>Prince Albert</i>	85.58	8.84	2.67	4,100	4,300	19
<i>Ville de Douvres</i>						
<i>Flandre</i>						
<i>Princesse Joséphine</i>	91.63	11.59	2.64	4,460	6,300	21
<i>Princesse Henriette</i>						

En janvier 1892, le Gouvernement commanda simultanément le *Léopold II* aux constructeurs écossais précités et la *Marie-Henriette* à la Société Cockerill. Les dimensions générales devaient être les mêmes pour les deux navires ; la distribution des aménagements intérieurs fut arrêtée de commun accord avec les constructeurs, mais ceux-ci étaient libres de

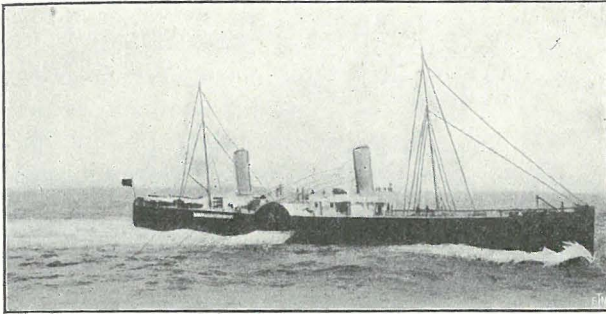


Fig. 9. — Le paquebot à aubes « Princesse Henriette », 1889.

donner aux deux bâtiments les formes et les machines qu'ils jugeraient les plus avantageuses pour atteindre la vitesse de 21,5 nœuds imposée par le contrat.

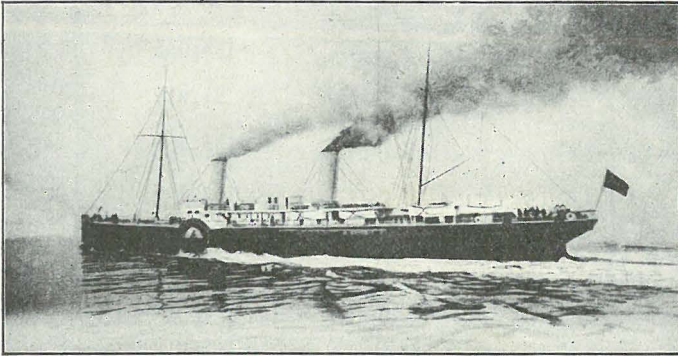


Fig. 10. — Le paquebot à aubes « Marie-Henriette », 1892.

Les essais de vitesse des deux navires eurent lieu sur la Clyde : le *Léopold II* atteignit 21,955 nœuds et la *Marie-Henriette*, 22,2 nœuds, soit plus de 41 kilomètres à l'heure. Ce

dernier navire emportait ainsi le record mondial de la vitesse des navires à aubes existant à cette époque.

En présence du succès remporté par le chantier belge, le Gouvernement confia à la Société Cockerill la construction de deux nouveaux paquebots : la *Princesse Clémentine*, identique à la *Marie-Henriette*, et le *Rapide*, de dimensions moindres se rapprochant de celles de la *Princesse Henriette*. Le *Rapide* fut mis en service en 1895, la *Princesse Clémentine* en 1897.

En 1897, la ligne Ostende-Douvres disposait de neuf bateaux à marche rapide, grâce auxquels de sérieuses réductions dans la durée des trajets entre l'Angleterre et les principales villes du continent purent être réalisées. La mise en service des derniers paquebots à aubes avait eu pour complément des améliorations au port d'Ostende et notamment le prolongement des estacades et la construction de nouveaux débarcadères.

Ces efforts furent couronnés de succès, car le mouvement des passagers s'accrut rapidement et atteignit bientôt des proportions inespérées :

ANNÉES.	Nombre de passagers.
1890	75,203
1895	115,098
1899	124,011
1905	134,554
1907	152,706
1910	219,696
1913	254,169

En 1905, un nouveau et sérieux progrès fut accompli. Il fut décidé de remplacer les navires filant 19 nœuds par des unités dépassant en vitesse tous les paquebots construits jusqu'alors pour les services de la Manche.

La ligne Ostende-Douvres, dont les vapeurs avaient toujours été cités comme des modèles de leur genre, entreprit résolument la construction des navires à turbines.

Il est à peine besoin de signaler que le paquebot *Princesse Elisabeth*, sorti des chantiers belges de la Société Cockerill et mis en ligne en 1905, fut, pour le monde maritime, une révélation, non seulement parce qu'il était le premier navire à turbines construit sur le continent, mais surtout en raison de la

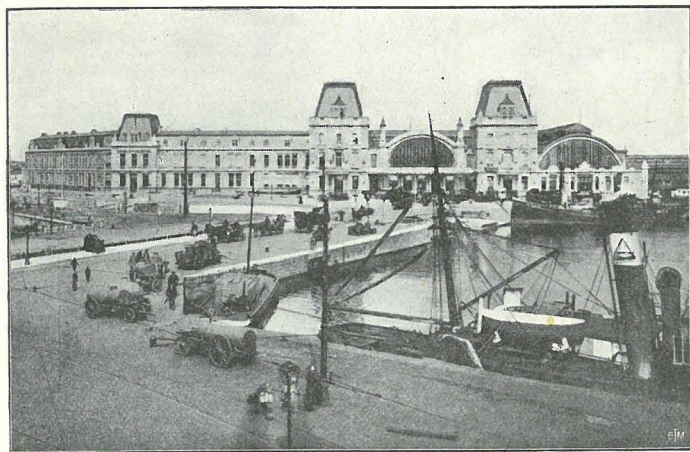


Fig. 11. — La gare d'Ostende. — Quai construite en 1912.

vitesse de 24 nœuds (45 kil.) qu'il atteignit aux essais et qu'il maintint sur un parcours de plus de 100 kilomètres. Cette performance faisait de la *Princesse Elisabeth* le paquebot le plus rapide du monde et ce record ne lui fut enlevé qu'en 1907 par les grands transatlantiques *Lusitania* et *Mauretania*, de la société Cunard.

L'exposition de Bruxelles de 1910 devait amener de nombreux visiteurs étrangers en Belgique. Pour rehausser encore le renom de la ligne, deux navires à peu près identiques à la *Princesse Elisabeth* furent alors mis en service, après avoir fourni aux essais une vitesse de 24,8 nœuds. Ce sont le *Jan Breydel* et le *Pieter De Coninck*, construits également par la Société Cockerill, à Hoboken.

Ces trois paquebots à turbines détiennent encore actuellement le record de la vitesse pour les navires à passagers qui naviguent entre le continent et l'Angleterre.

Enfin, la flottille a été complétée, en 1913, par deux autres paquebots à turbines, la *Ville de Liège* et le *Stad Antwerpen*,

équivalents aux autres sous le rapport de la vitesse, du confort et des qualités nautiques, mais de dimensions quelque peu moindres parce qu'ils sont spécialement affectés au service d'hiver.

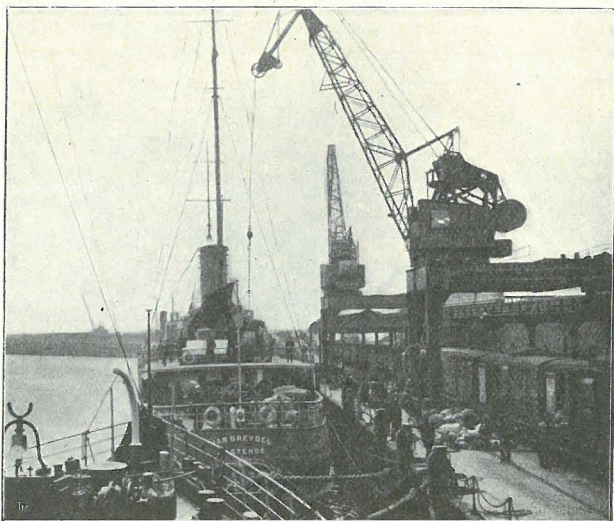


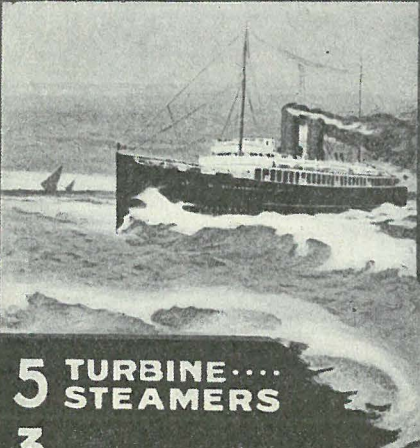
Fig. 12. — Le paquebot à turbines « Jan Breydel » Embarquement du courrier postal à Douvres.

Le trajet entre Ostende et Douvres, qui comporte 111 kilomètres à vol d'oiseau, est accompli fréquemment en moins de trois heures. La durée n'excède trois heures ou trois heures un quart que dans des circonstances de temps ou de marée défavorables. Par les plus mauvais temps, alors même que les autres services sont parfois suspendus, les paquebots belges prennent la mer et conduisent leurs passagers à bon port.

*
* *

PENDANT LA GUERRE.

The Continent via
DOVER
OSTEND



**5 TURBINE...
STEAMERS**

3 Hours Sea passage

BELGIAN STATE RAILWAYS AND MAIL PACKETS.

Fig. 13. — Affiche du service Ostende-Douvres.

Qu'allait-il advenir, durant la tourmente, du service des paquebots, dont le fonctionnement régulier paraissait indispensable à la vie économique du pays? Et nos paquebots eux mêmes, aptes à servir à des usages militaires, n'allaient-ils pas tomber entre les mains de l'ennemi?

Première période. — Pendant la première période, les hostilités n'ayant pas atteint les provinces maritimes, les différents services de la Marine établis à la côte fonctionnèrent de façon quasi-normale. On s'était cependant préoccupé, dès le début, de mettre à l'abri

les paquebots à turbines qui, par leur vitesse et leurs formes, étaient susceptibles d'être transformés en croiseurs auxiliaires. Le *Jan Breydel* et le *Pieter De Coninck* furent expédiés à Anvers où, avec la *Princesse Élisabeth* qui était en réparation au chantier Cockerill, ils se trouvaient en plus grande sécurité. Le *Stad Antwerpen* et la *Ville de Liège* furent stationnés dans l'arrière-port d'Ostende d'où ils pouvaient, au besoin, se réfugier à Bruges ou à Zeebrugge par les eaux intérieures.

Les cinq autres paquebots, navires à aubes, devaient continuer à assurer, avec l'Angleterre, des relations qu'il fallait à tout prix maintenir jusqu'aux limites extrêmes.

À ce moment, l'énorme affluence de fugitifs exigea l'organisation de départs spéciaux sur Douvres. Mais cette affluence

ne tarda pas à diminuer et, en raison du manque de sécurité de la navigation de nuit, le 3^e départ d'Ostende fut supprimé. Le port de Douvres ayant été consigné au trafic des voya-

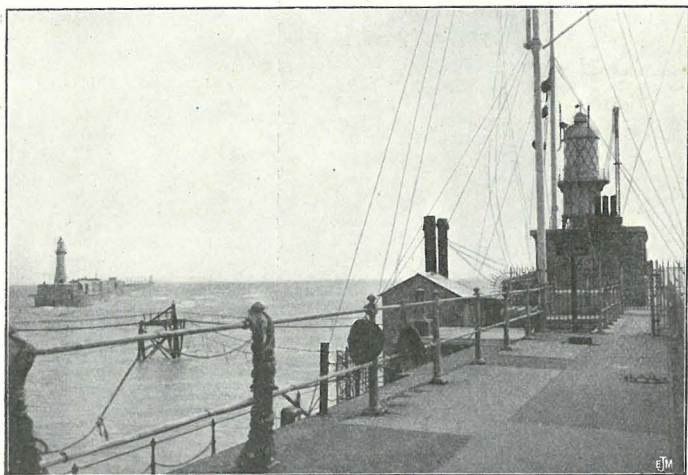


Fig. 14. — L'entrée du port de Douvres.

geurs, les paquebots furent alors dirigés sur Folkestone où vinrent se concentrer les cinq lignes régulières aboutissant en temps normal à Newhaven, Douvres et Folkestone. Dès le 19 août 1914, par suite de l'encombrement du port de Folkestone et du danger des mines par traversée de nuit, le 2^e départ d'Ostende fut également supprimé. Les paquebots qui n'étaient pas strictement indispensables pour assurer le transport des passagers et des réfugiés qui gagnaient l'Angleterre, furent envoyés à Anvers : la *Ville de Liège* le 22 août, le *Rapide* le 23 août. La *Princesse Henriette* embarqua le 21 août les fonds disponibles de la Banque Nationale, avec lesquels elle quitta Ostende le 24 août en destination de l'Angleterre ; elle rallia ensuite Anvers. Le *Stad Antwerpen*, ayant à bord les militaires malades de la garnison d'Ostende, partit à son tour, le 22 août, pour Dunkerque, rentra à Ostende le 2 septembre après avoir fait escale au Havre, d'où il emporta du matériel destiné à l'armée belge. Il ne restait donc à Ostende, pour assurer le service de Folkestone, que la *Princesse Clémentine*, la *Marie-Henriette* et le *Léopold II*.

Les 27 et 28 août, la *Princesse Clémentine* coopéra au débarquement de troupes, de matériel et d'approvisionnements du corps expéditionnaire anglais. Le 30 août, ce navire fit deux voyages en rade pour amener à quai 4,000 volontaires belges venus de France à bord des transports français *Ceylan* et *Virginia*. Le 31, il prêta de nouveau son assistance pour le réembarquement des fusiliers marins anglais à bord de croiseurs britanniques mouillés au large.

Pendant le siège d'Anvers, les paquebots réfugiés dans ce port furent tenus à la disposition du Gouvernement.

Le 31 août, le *Jan Breydel* conduisit en Angleterre S. M. la Reine et les enfants Royaux; dès sa sortie des eaux hollandaises à Flessingue, le navire fut escorté par 4 unités de la flotte britannique. Le même jour, le *Rapide* transporta à Douvres les Ministres d'État se rendant aux États-Unis. A bord des deux navires, se trouvait une partie de l'encaisse métallique de la Banque Nationale.

Le *Jan Breydel* resta à Douvres jusqu'au 7 septembre, date à laquelle il ramena à Anvers S. M. la Reine. Le *Rapide* rallia Anvers et fit quelques jours plus tard un deuxième voyage sur Douvres pour la Banque Nationale. A son retour, il resta à Ostende pour coopérer au trafic des voyageurs. La *Princesse Henriette* fit également un voyage analogue du 2 au 4 septembre, et un autre d'Anvers à Folkestone du 6 au 8 septembre, pour transporter des réfugiés de la région de Malines.

Enfin, quelques jours avant la chute d'Anvers, le *Jan Breydel*, le *Pieter De Coninck*, la *Ville de Liège* et le *Stad Antwerpen* transportèrent à Ostende le corps diplomatique, les services du Gouvernement et de nombreux réfugiés. Jusqu'au moment de la chute de la place, nos paquebots coopérèrent à l'exode de la population. Les deux derniers qui se rendirent d'Ostende à Anvers pendant le bombardement furent le *Léopold II* et la *Princesse Henriette*. Quant à la *Princesse Elisabeth*, à bord de laquelle d'importants travaux de machines étaient en cours, elle avait quitté depuis quelques semaines déjà le chantier Cockerill d'Hoboken pour être remorquée à Londres, où sa mise en bon état devait être achevée.

Le trafic journalier entre Ostende et Folkestone fut assuré, depuis le 19 août 1914, par la *Marie-Henriette* et le *Léopold II*, à raison d'une traversée dans chaque sens. En cas d'affluence de réfugiés, la *Princesse Clémentine* était mise en

ligne en dédoublement. Pendant la période du 19 août au 14 octobre, les malles-poste ont transporté d'Ostende à Folkestone 48,683 passagers.

Le 10 octobre commença l'évacuation de la population d'Ostende. Pendant les quelques jours qui précédèrent l'exode du Gouvernement au Havre, le service de transport des réfugiés vers l'Angleterre prit des proportions inattendues; les paquebots partaient surchargés, débarquaient leurs passagers en Angleterre, revenaient à vide et repartaient de nouveau. Le service devait continuer ainsi jusqu'au moment de l'envahissement de la ville; les paquebots avaient ordre de rallier ensuite le Havre.

Les diverses unités navales quittèrent successivement Ostende le 13 et le 14 octobre, emportant plusieurs milliers de blessés et de convalescents, de militaires et de réfugiés, ainsi que le Gouvernement, le corps diplomatique et le personnel des ministères. Les dernières autorités de la Marine partirent pour Douvres le 14 au soir à bord du garde-pêche *Ville d'Anvers*. Tous les paquebots avaient été sauvés. Seules deux malles désaffectées, la *Princesse Joséphine* et la *Flandre* avaient dû être abandonnées, n'étant plus en état de navigabilité et n'ayant pas d'équipages.

*
* * *

Deuxième période. — A la date du 17 octobre 1914, après avoir débarqué leurs nombreux passagers, les uns en Angleterre, les autres à Dunkerque, à Calais ou au Havre, les paquebots se trouvaient éparpillés dans les ports suivants :

A Calais, la *Ville de Liège*.

Au Havre, le *Jan Breydel*, le *Pieter De Coninck*, le *Stad Antwerpen*, la *Princesse Clémentine*, la *Marie-Henriette* et le *Rapide*.

A Dunkerque, le *Léopold II* et la *Princesse Henriette*.

A Londres, la *Princesse Élisabeth*.

A l'exception du *Pieter De Coninck* qui fut tenu à la disposition du Gouvernement au Havre, et de la *Princesse Élisabeth* qui se trouvait en réparation à Londres, tous les paquebots furent mis à la disposition du Département de la Guerre.

La *Ville de Liège* fut transformée en dépôt de pharmacie pour l'armée, à Calais.

Le *Stad Antwerpen* fut dirigé sur Dunkerque en prévision

de transports importants de blessés et y fut aménagé en navire-hôpital.

Les autres paquebots furent affectés au transport de blessés ou de recrues pendant la bataille de l'Yser et jusqu'à fin mars 1915. Ils transportèrent, durant cette période, 13,455 blessés et 3.876 recrues, ainsi que les munitions fabriquées à la pyrotechnie du Havre pour les armées alliées engagées dans la bataille de l'Yser.

Mais à partir d'avril 1915, le transport des blessés de l'Yser fut pratiqué par rail et une nouvelle destination fut donnée aux paquebots : le *Pieter De Coninck* fut gardé au Havre ; la *Princesse Clémentine*, le *Léopold II*, le *Rapide* et la *Princesse Henriette* furent envoyés à Cherbourg ; le *Jan Breydel* fut dirigé sur Calais pour faire le service de navire-hôpital ; le *Stad Antwerpen* quitta Dunkerque à la suite du bombardement de cette ville par une pièce d'artillerie à longue portée et fut aussi conduit au Havre.

En juillet 1915, l'attaque des Dardanelles ayant nécessité l'envoi d'un grand nombre de navires-hôpitaux anglais dans la mer Méditerranée, l'Amirauté britannique sollicita la cession temporaire de deux paquebots belges, pour les utiliser au transport des blessés entre les ports anglais et français de la Manche.

Les paquebots qui furent successivement utilisés à cette fin furent transformés en navires-hôpitaux et portèrent les signes distinctifs des bâtiments de cette catégorie, conformément aux prescriptions de la X^e Convention de La Haye, du 18 octobre 1907. Il est inutile d'ajouter qu'à partir de ce moment, ces navires ne furent plus affectés à des transports de guerre proprement dits.

Le *Jan Breydel* fut remplacé à Calais le 9 septembre par le *Léopold II*, qui rallia lui-même Cherbourg après avoir été remplacé le 18 décembre par le *Pieter De Coninck*.

Du 27 août 1915 au 1^{er} septembre 1916, le *Jan Breydel* fit 166 voyages et le *Stad Antwerpen* 198 voyages sur Calais, Boulogne et Dieppe, transportant ensemble plus de 47.000 blessés de l'armée anglaise.

Dès le début de novembre 1915, la *Princesse Henriette*, la *Princesse Clémentine* et le *Rapide* avaient aussi été mis temporairement à la disposition de l'Amirauté et dirigés sur Southampton pour être affectés à des transports de troupes. Au

1^{er} septembre 1916, ces trois paquebots avaient accompli, entre l'Angleterre et la France, 196 voyages transportant plus de 135,000 hommes.

Plus tard et à la suite de nouvelles instances du Gouvernement anglais, le *Pieter De Coninck* et la *Ville de Liège*, qui avaient été retenus à Calais, furent également cédés à l'Amirauté et appropriés, à Douvres, en qualité de navires-hôpitaux.

Il est à noter que ces voyages n'étaient pas exempts de dangers : des mines mouillées ou dérivantes abondaient, en effet, dans la partie méridionale de la mer du Nord et dans la Manche, où les sous-marins ennemis faisaient de fréquentes incursions.

Mais il n'y eut de ce chef aucune perte ni aucun accident grave à déplorer. Les paquebots étaient d'ailleurs camouflés, et ils étaient protégés, durant leurs traversées, par des navires des flottes militaires alliées.

Il convient cependant de signaler ici la perte du paquebot *Marie-Henriette* qui, le 24 octobre 1914, se rendant la nuit à Cherbourg s'échoua sur les rochers qui avoisinent la pointe de Barfleur dont le feu avait été éteint. Le navire ne put être renfloué ; mais grâce à des secours rapidement organisés, les passagers et l'équipage furent sauvés.

Après la perte de la *Marie-Henriette*, l'Administration décida d'achever les travaux de radoub de la *Princesse Elisabeth*. Ces travaux, repris en mars 1915, furent terminés au mois de novembre 1916. Le navire fut ensuite confié, à son tour, à l'Amirauté qui l'affecta aux mêmes fins que les autres paquebots à turbines.

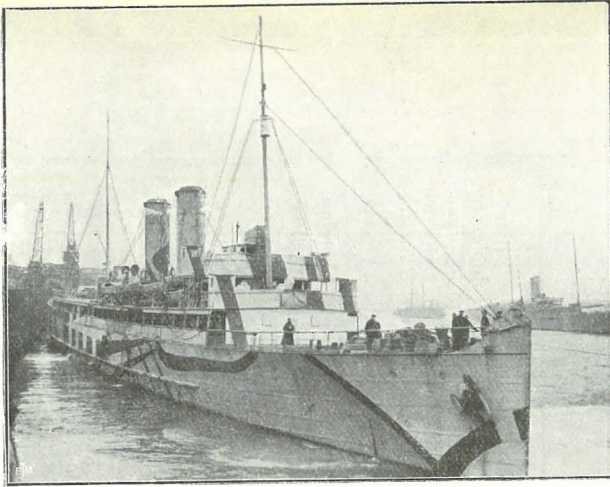
Le tableau suivant fait ressortir l'importance des services rendus par les paquebots belges depuis la date de leur mise à la disposition de l'Amirauté jusqu'au 31 décembre 1918 :

PAQUEBOTS	Date de l'entrée en ligne au service de l'Amirauté	Nombre de voyages	Nombre de blessés transportés	Nombre de soldats transportés
<i>Jan Breydel</i>	21 sept. 1915	798	118,633	16,841
<i>Stad Antwerpen</i>	26 sept. 1915	431	124,578	41,926
<i>Princesse Clémentine</i>	19 nov. 1915	344	»	649,535
<i>Princesse Henriette</i>	26 nov. 1915	912	»	849,414
<i>Princesse Élisabeth</i>	4 janvier 1917	575	90,676	28,254
<i>Pieter De Coninck</i>	15 mars 1917	292	89,284	37,626
<i>Ville de Liège</i>	21 juin 1917	252	77,194	36,356
Totaux		3,604	500,365	1,661,952
			2,162,317	

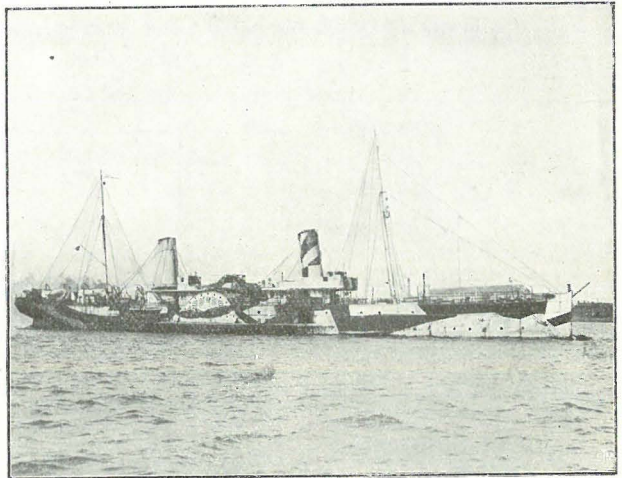
A l'exception du *Stad Antwerpen* et de la *Ville de Liège*, qui furent remis à l'État belge dans les premiers jours de 1919, les autres navires participèrent au rapatriement des troupes anglaises démobilisées et transportèrent :

PERIODE	Nombre de voyages	Nombre de blessés transportés	Nombre de soldats transportés
1919			
Premier trimestre	328	27,835	288,211
Deuxième trimestre	105	»	62,477
Totaux	436	27,835	335,688
		278,523	

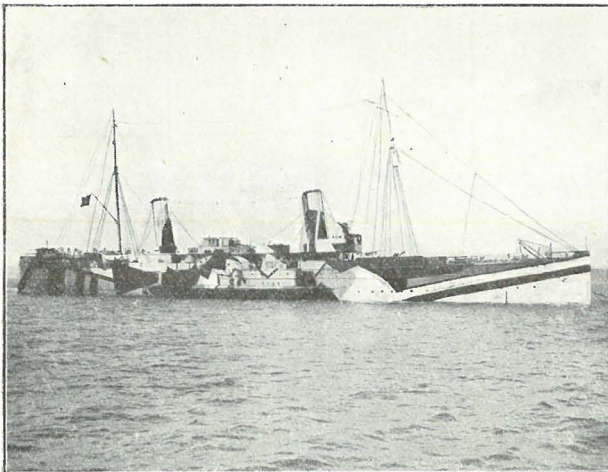
Ces chiffres établissent que plus de 4,000 voyages ont été accomplis et plus de 2,500,000 hommes transportés par les malles de l'État belge.



LA « PRINCESSE
ÉLISABETH »

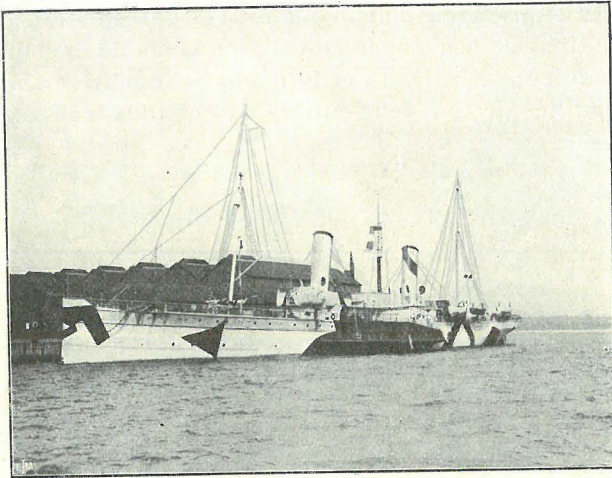
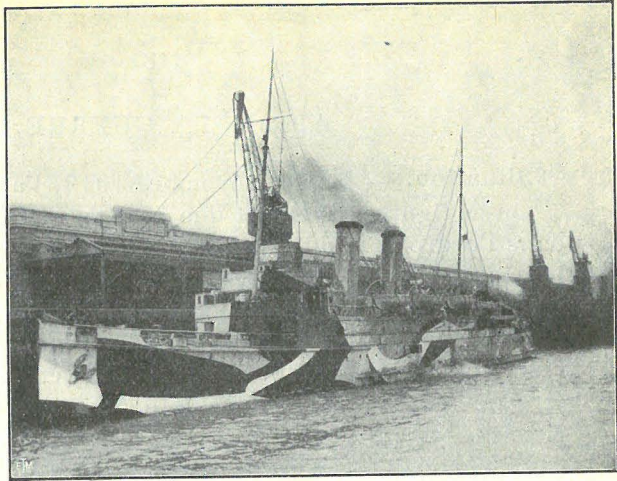


LE « RAPIDE ».



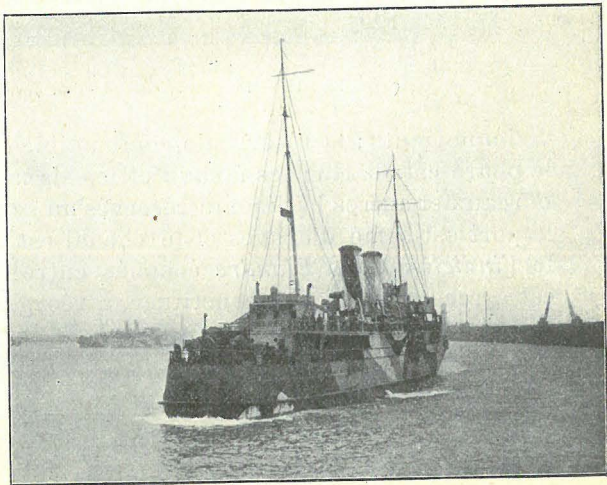
LA « PRINCESSE
HENRIETTE ».

LA « VILLE DE LIÈGE ».



LE
« LÉOPOLD II ».

LE « STAD ANTWERPEN ».



APRÈS LA GUERRE.

Situation. — Le 11 novembre 1918, l'armistice est signé.

On se figure naïvement que tout va immédiatement rentrer dans l'ordre et que les paquebots dont on a si souvent regretté le départ et le long exil, ne tarderont pas à reprendre leur service entre Ostende et Douvres.

Mais que de difficultés à surmonter avant d'atteindre ce résultat, qui apparaît pourtant, à première vue, comme devant être une conséquence immédiate du retour des armées victorieuses.

L'ennemi s'est évertué, pendant plus de quatre années, à tout piller et à tout ravager. A Ostende, l'on ne rencontre que dévastations : les estacades, les quais, les appontements, les ponts et autres ouvrages d'art sont gravement endommagés ; la gare maritime et ses dépendances, les voies de chemin de fer sont démolies ; les ateliers et le dépôt de la marine sont en ruines, dépouillés de tout leur outillage et de tous leurs appro-

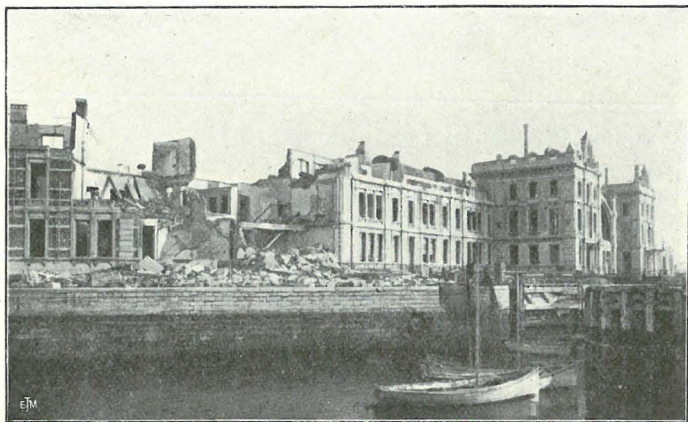


Fig. 15. — La gare d'Ostende-quai dévastée.

visionnement ; la réserve de combustible est réduite à néant ; le phare est abattu ; les fanaux et les signaux ont disparu ; les bureaux et autres bâtiments réservés au service sont saccagés ; le port est semé d'épaves et le chenal est à demi obstrué par le *Vindictive* et la *Flandre* échoués entre les estacades. Tout est à reconstruire, à reconstituer, à réorganiser.

D'un autre côté, les paquebots eux-mêmes devront être complètement restaurés avant d'être remis en ligne. En vue de leur affectation à des buts de guerre, ils avaient, en effet, subi d'importantes modifications. Leurs inventaires avaient été débarqués et remplacés par du matériel mieux approprié au service de navires-hôpitaux ou de transports militaires; des changements importants avaient été apportés à leurs aménagements. Il s'agissait donc de les remettre dans leur état primitif et de leur rendre, tant intérieurement qu'extérieurement, leur bel aspect d'autrefois.

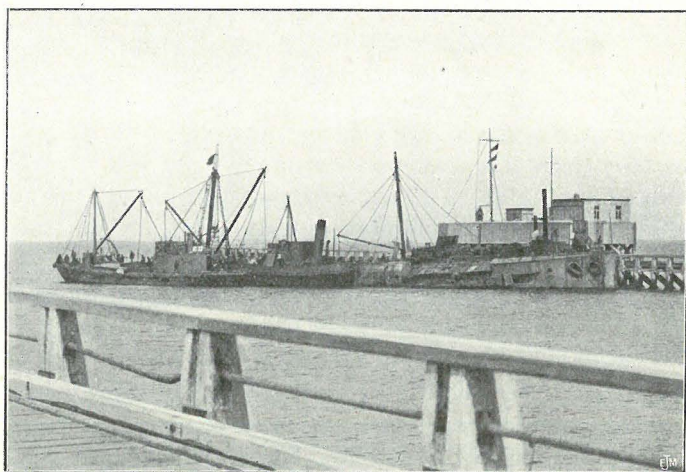


Fig. 16. — L'épave du « Vindictive » dans le chenal d'Ostende.

Reprise du service. — Rien ne devait décourager ceux qui avaient entrepris la tâche de faire renaître et prospérer le service des paquebots de l'État belge.

Moins de deux mois après la signature de l'armistice, exactement le 18 janvier 1919, la *Ville de Liège* fit sa rentrée triomphale à Ostende, ramenant au pays un premier contingent d'exilés. Quelle délicieuse émotion, quelle joie délirante pour tous ceux qui assistèrent à ce retour ardemment attendu! Aussi, que de frénétiques acclamations de la part de la population ostendaise accourue en foule compacte au débarcadère provisoire.

Le 25 janvier, le *Stad Antwerpen*, à son tour, revient à son port d'attache.

Dès ce moment, les relations sont rétablies : quatre traversées par semaine sont immédiatement organisées dans chaque sens et les deux navires coopèrent activement au rapatriement des nombreux Belges ayant séjourné en Angleterre pendant la durée des hostilités.

Par suite de la présence des épaves du *Vindictive* et de la *Flandre* dans le chenal et de l'envasement de celui-ci, le port d'Ostende n'était guère accessible que de deux heures avant à deux heures après marée haute; la navigation de nuit n'était pas encore autorisée à cause du danger des mines dérivantes. De par ces circonstances, les départs et les arrivées des paquebots ne pouvaient avoir lieu à heure fixe et les correspondances manquaient encore de régularité.

Cependant l'Amirauté continuait à utiliser les autres paquebots pour la démobilisation de ses armées.

Au cours des pourparlers engagés avec les autorités britanniques au sujet de la rétrocession de ces navires, il avait été convenu que ceux-ci seraient restitués dès que les exigences du service belge les réclameraient. Il avait été entendu, en outre, qu'il y avait intérêt commun à faire effectuer, autant que possible en Belgique, les travaux de restauration de notre flottille. C'est ainsi que, hormis le *Jean Breydél* qui a été restitué en parfaite condition le 2 août, 1919, les autres paquebots à turbines ont été remis en état en Belgique, aux frais du Gouvernement britannique. Grâce à cet arrangement, nous pouvions espérer voir nos cinq navires à turbines mis plus rapidement en état de rentrer en ligne, occuper de nombreux ouvriers belges et passer des commandes importantes de fournitures à des firmes nationales.

La situation s'améliorant progressivement et deux autres paquebots, le *Rapide* et le *Pieter De Coninck*, ayant été remis à la disposition de l'Administration respectivement le 1^{er} et le 29 mars 1919, il fut bientôt possible d'organiser cinq départs, puis six départs par semaine, pour en arriver au rétablissement d'un service quotidien dans chaque sens, à partir du 9 juin 1919. Enfin, dès le 16 du même mois, les départs, tant d'Ostende que de Douvres, eurent lieu à heures fixes, ce qui permit à l'Administration des chemins de fer de rétablir des correspondances directes et rapides entre Londres et le continent.

La *Princesse Elisabeth* fut rendue par l'Amirauté le 3 sep-

tembre, ce qui portait à sept le nombre de paquebots ayant rejoint leur port d'attache.

A ce moment déjà, la question de la réorganisation d'un deuxième service quotidien avait été mise à l'étude et avait été presque résolue. L'Administration disposait du matériel nécessaire, mais un obstacle sérieux s'opposait à la réalisation immédiate de ce projet : la partie méridionale de la mer du Nord n'était pas encore complètement débarrassée des mines dérivantes qui rendaient la navigation de nuit dangereuse, et le port de Douvres demeurait inaccessible avant le lever et après le coucher du soleil. Il fallut, en conséquence, renoncer momentanément à cette nouvelle amélioration, qui se trouva ainsi retardée jusqu'au début de la bonne saison de 1920.

Entretemps, les travaux de restauration des installations à terre étaient activement poursuivis et s'accomplissaient normalement. Les ateliers et le dépôt de la marine ont été reconstruits et pourvus d'un nouvel outillage et de nouveaux approvisionnements ; les estacades, les quais, les appontements ont été réfectionnés ; les voies de chemin de fer ont été rétablies ; la gare elle-même est déjà en partie rendue à l'exploitation. D'importantes améliorations seront encore réalisées sous peu. Il est ainsi permis d'espérer que, dans un avenir assez rapproché, la situation sera redevenue à peu de chose près ce qu'elle était avant la guerre.

Il n'est pas sans intérêt de signaler, pour terminer, que du 18 janvier 1919, date du premier voyage de la *Ville de Liège*, au 31 décembre 1919, les paquebots ont transporté 164,222 passagers, avec un seul service par jour qui n'a comporté pendant plusieurs mois que 4 ou 5 voyages par semaine. Or, en 1913, les trois services journaliers, dans chaque sens, avaient donné le total, considéré comme très élevé, de 254,169 voyageurs.

Si l'on compare ces chiffres et si l'on tient compte de ce que le transit des valises postales et des colis a déjà repris une importance à peu près égale à celle d'autrefois, l'on devra admettre que l'appréciation émise au commencement de cet exposé n'a rien d'exagéré : l'avenir apparaît plein de promesses pour la reconstitution complète et définitive du service Ostende-Douvres.
