La petite histoire de la Marine Royale Belge

par Henry DE VOS

HUMBLE NAISSANCE

Dans l'Europe du XIX[e] siècle, les frontières ont des lignes incertaines. Des Etats naissent ou retrouvent leur autonomie. Les hasards de la diplomatie des Cours Etrangères influencent l'étendue des territoires nationaux sans souci des démarcations naturelles.

Les jeunes nations, appelées à une vie autonome, ont des débuts chancelants; leurs premiers pas, sans tutelle, sont lourds et hésitants.

Dans un continent, appauvri par les guerres de la République et de l'Empire français, l'économie de ces jeunes Etats est en péril. Il faudra des efforts constants et des sacrifices nombreux pour maintenir le commerce et l'industrie, la vie même du peuple.

C'est dans ces conditions que naît la Belgique et que les vieilles provinces méridionales des Pays-Bas sont libres de s'organiser. Il leur manque à peu près tout : traditions parlementaires, expérience de l'exécutif, cadres administratifs et militaires, comptoirs ou colonies à l'étranger. Tout est à créer au lendemain des Journées de Septembre 1830.

Cependant une Marine de l'Etat belge existera depuis les débuts de l'autonomie du pays; c'est la section militaire qui fut constituée la première et qui en fit partie pendant quelque trente ans. La lecture de vieux documents administratifs m'a permis de préciser l'importance de cette Marine Royale, son rôle, ses aspirations et ses misères. Ces pages éclairent, au surplus, la lourde hypothèque que constitua pour

notre pays, le Traité de Munster, qui, en 1648, consacra la fermeture de l'Escaut et la mainmise des Provinces du Nord sur notre vie maritime.

Dans la politique suivie par les gouvernements en ce qui concerne la marine, quelques dates de notre histoire sont à retenir, car les événements du moment peuvent expliquer les décisions prises.

Il en fut ainsi en 1831-1832 à cause des circonstances de la guerre d'Indépendance; en 1839, par suite de la ratification par la Hollande du Traité des XXIV articles; en 1848, dans l'angoisse de la Révolution qui, de Paris, agita toute l'Europe; en 1861-62, quand triompha le libre-échangisme.

LA DEFENSE D'ANVERS

Tout d'abord, rappelons les premières raisons de la constitution d'une force navale.

Les Journées de Septembre 1830 libèrent la Belgique : le 23 ont eu lieu les combats de Bruxelles; le 25, le gouvernement provisoire est constitué; le 27, l'armée hollandaise décampe. Les Journées d'Octobre consolident la victoire : le 18, combats de Lierre; le 25, repli sur Anvers; le 27, les troupes hollandaises se sont retirées dans la citadelle et, le même jour, le Général Chassé bombarde Anvers; les navires de guerre hollandais embossés dans l'Escaut appuyent le feu. Le 28 octobre, armistice. Chassé reste dans la citadelle et les forts du nord. Les vaisseaux lui assurent sa retraite éventuelle et protègent son ravitaillement.

C'est ainsi que nos voisins bataves, grâce à leur marine, qui leur conservera les colonies, espèrent s'assurer le point névralgique qu'est Anvers pour la souveraineté absolue de l'Escaut et du delta des Trois Fleuves. Politique séculaire : l'occupation de la Flandre Zélandaise pour maintenir cette emprise, a été un postulat de leur politique depuis le XVI^{e} siècle.

Autour de l'Escaut s'engagea la lutte : les Hollandais y avaient concentré, à ce moment, une frégate, trois corvettes, quatre canonnières et deux anciennes frégates marchandes. Il fallait à tout prix empêcher l'ennemi d'opérer des incursions le long des rives du fleuve, de participer à la défense d'Anvers et de mettre obstacle à tout trafic en mer. Certains conçurent le projet de détruire cette flottille par des brûlots; l'ancien officier de marine Gras, à cette époque ingénieur du chantier Fleury-Duray à Boom, adressa au Général Mellinet un projet

dans ce sens. Entretemps, la Conférence de Londres s'ouvrait, le 4 novembre, et une suspension d'armes intervient le 21 novembre.

Le gouvernement provisoire, qui avait des pouvoirs illimités, se préoccupa d'organiser le pays. Nous trouvons au dossier une note du même M. Gras sur la nécessité de constituer une force navale et de créer un Ministère de la Marine pour protéger le commerce. Tout un programme d'action s'y trouve; notamment l'établissement d'une flottille pour nettoyer l'Escaut : le brick « Caroline », appartenant à l'armateur Coghen, pourrait être armé immédiatement de seize canons de six ou de huit livres et stationner à Saint-Bernard, en attendant qu'il pût agir d'une manière plus efficace du côté d'Anvers; des bâtiments se trouvant en construction à Boom et à Anvers pourraient être achevés de manière à servir de corvettes de 18 à 20 et 24 canons. Nous retrouverons ultérieurement le brick « Caroline »; mais le projet de M. Gras ne reçut aucune suite. Le Congrès, élu le 3 novembre, s'était réuni le 10. La Constitution fut votée le 7 février 1831.

Comme le Congrès avait reconnu l'utilité d'une défense des côtes et des rivières, le gouvernement provisoire décida, le 21 février 1831, la construction de deux brigantins sur les chantiers Fleury-Duray, « le Congrès » et « Les Quatre Journées ». Les quilles des navires furent posées à Boom, le 5 mars, et le premier clou y fut enfoncé par Sylvain van de Weyer, faisant fonction de Ministre des Affaires Etrangères et de la Marine.

Les événements se suivent rapidement : le 24 février, Surlet de Chokier est nommé régent et le premier ministère est formé. Le 10 mai, la Conférence de Londres le somme d'accepter les bases de la séparation. Le 9 juillet, le Congrès ratifie le texte des XVIII articles.

Entretemps, poursuivant la politique instaurée par le Congrès, le Ministère avait fait prendre un décret, le 7 juin, relatif à la construction de quatre canonnières gréées en goélettes. Mais peu de chose avait été fait pour l'organisation de l'armée. Le Régent n'était pas à même de donner des impulsions à la direction des affaires; le Congrès avait peu d'expérience. Des jours et des mois passeront dans l'hésitation. Pendant ce temps le pays se débat dans une crise économique grave, par suite de la fermeture du marché hollandais, de la perte des colonies hollandaises, du marasme de l'industrie, du blocage de l'Escaut, de l'interruption du commerce maritime et du trafic rhénan, ajoutés à la crise qui sévissait en Europe.

C'est dans ces conditions, que, le 21 juillet, Léopold I^{er} monte sur le trône. Le premier roi des Belges avait, à quarante ans, (il était né

le 16 décembre 1790) une formation exceptionnelle. Il avait été officier dans l'armée russe, avait participé aux campagnes des Alliés contre Napoléon, était entré ainsi à Paris, en 1814. Il avait épousé, le 2 mai 1816, Charlotte, héritière du trône d'Angleterre à la mort de Georges III. Il avait ainsi acquis une connaissance profonde des intérêts maritimes et coloniaux de l'empire britannique, il s'en inspira toute sa vie.

La princesse Charlotte meurt en novembre 1817, en mettant au monde un enfant mort-né. Ce grand deuil ne fera que raffermir les qualités maîtresses du prince : énergie, opiniâtreté, clairvoyance. Il est prêt à assumer ses lourdes fonctions, à sauver et à maintenir l'indépendance de la Belgique. L'existence de notre première force navale est liée à tout son règne.

Dans les grands problèmes qui se posèrent pour le pays, défense et expansion, le roi dut souvent lutter contre l'opposition des Chambres et l'indécision des ministres. Bourgeois censitaires, nos gouvernants avaient, avant tout, le souci de la prudence dans les finances et du maintien des situations acquises, ainsi que la crainte des risques et des aventures, qu'entraîne toute grande cause.

A peine, le roi est-il sur le trône, que Chassé, le 2 août 1831, dénonce l'armistice du 21 novembre 1830. La Hollande, qui a cru que la Belgique ne pourrait se maintenir, comprend l'importance de l'arrivée du roi. Au surplus, on peut voir dans cette action de Chassé, la crainte de la Hollande de voir perdre une partie de ses colonies pendant une période d'armistice qui peut laisser croire qu'elle s'incline devant sa première défaite; la situation à Java et à Sumatra a certes contribué au renforcement de l'armée hollandaise et à la reprise de la lutte.

Le 4 août, l'armée hollandaise envahit la Campine.

Le capitaine Koopman, qui commande la division navale hollandaise en rade d'Anvers, remonte, le 5 août, l'Escaut avec deux bateaux à vapeur pour s'emparer à Boom des brigantins; ceux-ci sont évacués d'urgence par le canal de Willebroeck à Bruxelles, et Schockeel (1) qui, depuis juin, se trouve à Boom, pour enrôler une compagnie de marins en vue de l'équipement des brigantins, organise la défense des environs.

(1) François Schockeel, né à Gand le 13 août 1800, avait été nommé aspirant extraordinaire au service des Pays-Bas, le 26 mars 1818, enseigne de vaisseau effectif le 30 septembre 1830. Il fut nommé lieutenant de vaisseau, le 7 juin 1831. Il fut le premier officier de la marine militaire belge.

La campagne des Dix Jours, — du 4 au 14 août, — a lieu, catastrophique pour le pays; elle pèsera lourdement sur sa destinée.

Schockeel met sa compagnie sous les ordres et à la solde du ministre de la Guerre; il demande à son ministre — Affaires Etrangères et Marine —, s'il doit, ainsi que ses officiers, être soldés par la même voie (Guerre) et si un nommé Pasquini ne peut être nommé agent-comptable pour le travail de la compagnie. Il reçoit comme réponse, une demande de communiquer les ordres reçus du ministre de la Guerre. Et Schockeel envoie, le 21 août, après la campagne des Dix Jours, un rapport sur ce qu'il a fait. Il s'est concerté avec MM. Eyckholt, Neuwens et Petit (2) sur les moyens de préserver des attaques de l'ennemi les constructions navales à Boom. « L'efficacité de ces moyens, dit-il, » ayant pu, dans des circonstances si graves, dépendre de la prompti- » tude de leur exécution, et, ne recevant point, comme vous m'en aviez » averti, d'ordres de M. le ministre de la Guerre, j'ai eu recours, le 8, » à Mr. le Général de Tabor, gouverneur militaire de la province, en » lui demandant l'autorisation de former une Compagnie de marins » de 120 hommes et d'établir quelques points de défense aux environs » de Boom.

» Le lendemain, nous reçumes par exprès de Monsieur le Général » de Tabor, l'ordre de tenir et d'utiliser les 120 marins que nous avions » dit être à notre disposition avec injonction de nous prémunir de » toutes les dispositions et précautions nécessaires pour la sûreté du » commandement qui m'était confié par votre missive sus-énoncée. »

Il fortifie les quatre points les plus importants et les plus faciles à conserver en cas d'attaque, au pont de Schelle et sur la chaussée d'Anvers vers l'Escaut; pour prévenir une incursion de l'ennemi par eau, il fait placer une forte chaîne de barrage à l'embouchure du Rupel, au lieu dit *Het Tolhuis,* sous la protection du canon du Fort Ste Marguerite.

Mais le jour suivant, la Garde Civique de Boom mobilise ! Schockeel n'a plus qu'une quarantaine d'hommes à sa disposition, « lesquels » j'ai retenus, dit-il, conformément au sens de la missive de Monsieur » le Gouverneur Militaire de la province, sans engagement déterminé » ni primes ».

Le 21 août, — la campagne est terminée —, Schockeel signale qu'il vient de recevoir l'ordre du Général de Tabor de dissoudre la Compagnie de marins, « parmi ces hommes, dit-il, se trouve un grand

(2) Voir la liste des officiers de la Marine Royale, annexe I.

» nombre de bons marins qui m'ont été procurés par les soins de Mr. le » Bailli Maritime d'Anvers (le commissariat maritime n'était pas créé » encore) et crois devoir prévenir que si l'on les congédie, et les venant » à devoir être équipés, il sera très difficile de se les procurer de nou- » veau ». Il demande s'il doit, « congédier ces hommes, les tenir sur » le même pied provisoirement, ou les engager définitivement pour » l'équipage des brigantins », et dans ce dernier cas, quel mode de recrutement il aurait à suivre.

Il en ressort que la pénurie des marins, à ce début de l'Indépendance, était très grande et que leur engagement était incertain; on se bornait à les recruter au voyage ou pour une durée déterminée. Il en ressort surtout que Schockeel était un homme d'initiative et prévoyant.

Mais le ministre lui répond : « Vous devez *pour le moment* dis- » soudre la Compagnie des marins que *vous* avez organisé (sic) et » de laquelle vous ne pouvez conserver aucun homme à la solde de la » marine, attendu que les brigantins ne sont pas encore admis par le » gouvernement, qui attend à ce sujet un rapport de la commission » d'enquête ».

Réponse prudemment administrative : on *dissout pour le moment,* ce que *Schockeel* a organisé; les brigantins dont la navigabilité est sujette à caution sont soumis à expertise; cependant quelque temps après on les acceptera; ultérieurement, on devra renoncer à leur service, après des essais en mer.

Une même prudence se manifestera quelques semaines plus tard, quand, le 5 octobre 1831, le ministre de la Guerre, de Brouckère, renvoie à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine un dossier de la ville de Boom relatif à des dépenses qu'elle a faites pour la Compagnie des marins, en lui disant qu'il n'y a aucune pièce authentique dans le dossier qui prouve que la dite Compagnie fait partie de l'armée de terre et que la dénomination de Compagnie de marins fait croire au contraire qu'elle est employée à un service maritime. Le ministre de la Marine, lui, avait déclaré que la Compagnie n'appartenait pas à la marine. Il manquait, certes, quelque unité dans la direction du pays.

Le dossier ne contient aucune trace du paiement de la facture de Boom. Mais quelques jours plus tard, le 21 octobre, le ministre de Brouckère demande à son collègue, suite à une demande du Général de Génie Nempde, — Chassé tient toujours Anvers, — de mettre à la disposition du commandant maritime à Anvers cent marins pour l'exécution du barrage à faire sur l'Escaut à Anvers; ils peuvent être pris

à Boom et autres points du Rupel et devront être mis en subsistance dans les Compagnies d'ouvriers maritimes, Carpentier et Marguerie. Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine répond que deux lieutenants de vaisseau, mis à la disposition du ministre de la Guerre, le 4 octobre, sont autorisés à engager tous les marins que le Général Nempde jugera nécessaires au barrage de l'Escaut; « en outre Scho- » ckeel, lieutenant de vaisseau à la résidence de Boom, pourra y prester » la main ». L'incident est clos.

Le 14 octobre, la Conférence de Londres se met d'accord sur le Traité des XXIV articles, qui sera ratifié, sous la pression extérieure, respectivement le 1er et le 3 novembre, par la Chambre des Représentants et le Sénat. Le Maréchal Gérard fait le siège d'Anvers le 19 novembre et, le 23, Chassé capitule. Au cours de la nuit du 23, Koopman détruit une partie de ses canonnières et essaie de fuir avec six bateaux; nos officiers de marine relevèrent, ultérieurement, sept des douze canonnières coulées et augmentèrent ainsi notre flottille de guerre.

REVE D'UN PREMIER EMPIRE

Pendant ce temps, la nécessité d'une force navale s'était fait impérieusement ressentir au loin.

Au mois d'août 1831, — alors que Chassé dénonce l'armistice, — l'île de Java est au pouvoir des Belges.

Le 7 août, l'ancien préfet ou intendant sous Napoléon, Marchal, à ce moment conservateur de la Bibliothèque de Bourgogne, avait signalé au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, l'urgence de réunir à la Belgique, l'Empire de Java, ou celui de Sumatra, parce que « l'occasion est unique d'entrer en possession — (de cet » empire) — avec l'assentiment du cabinet britannique, qui pourrait » y apporter obstacle, disait-il, si on laisse échapper la faveur d'un » premier moment d'indignation que la Conférence de Londres paraît » manifester contre le Roi Guillaume ». Marchal a déjà adressé plusieurs mémoires à van de Weyer, notre représentant à Londres, et a composé en 1825 un ouvrage sur Java; il offre ses services et, si ces offres étaient acceptées, soumettrait les notions qu'il pourrait « avoir » relativement à l'assentiment urgent de l'Angleterre et relativement à » la prise de possession (de l'île) ».

Le ministre des Affaires Etrangères adresse, le 11 août 1831, — en pleine campagne des Dix Jours, — une lettre aux Chambres de Commerce de Bruxelles, Gand, Tournai, Anvers, Mons, Namur, Bruges,

Courtrai, Ostende et Liège, aux fins de connaître leur opinion au sujet des moyens à employer en cette circonstance, en ayant soin d'indiquer les moyens, dont l'exécution soit « en harmonie avec nos ressources et notre situation » (3).

Les réponses sont toutes favorables. Certaines laissent au gouvernement le soin de trouver lui-même les moyens d'exécution ou donnent des recommandations générales, telle que celle d'envoyer d'urgence « des forces suffisantes ». La Chambre de Commerce et des Fabriques de la Ville d'Anvers, en date du 12 août 1831, sous la signature de son doyen, Van de Vin-Maus, est plus pratique : envoi immédiat d'un commissaire général, gouverneur muni de pleins pouvoirs, accompagné de quelques hommes capables pour l'administration civile et militaire de l'île; départ séparé et secret par Londres, Liverpool ou Le Havre où se trouvent des navires prêts à faire voile; voyage incognito, car Java continue probablement à être surveillée de près par une flottille hollandaise; à défaut de pouvoir, faute de moyens, expédier au moins 200 hommes de troupes pour soutenir l'insurrection, nolissement immédiat d'un navire belge ou neutre, de préférence américain, afin de « diminuer les chances d'une capture à la sortie de nos ports ou à l'entrée de Java »; deux bâtiments nationaux « *Diane* et « *Fortitude* », qui sont très convenables pour le voyage, se trouvent « dans ce moment à Ostende », les frais de l'expédition peuvent s'élever à 100.000 florins, pour fret du navire et nourriture des troupes; « comme il ne se fait » point d'assurances aujourd'hui sur Batavia, ajoute la lettre, le gou- » vernement doit nécessairement garantir le bâtiment et l'armement, » de sorte qu'en cas de prise ou de naufrage, le trésor pourrait être » tenu à payer encore de ce chef une somme d'environ Fl. 100.000 ».

Le président de la Chambre de Bruxelles, Van der Elst, dans sa missive du 16 août, est moins catégorique : « *Si la Belgique possé-* » *dait une marine,* dit-il, les moyens de conservation seraient bientôt » trouvés et nous émettrions franchement l'opinion d'y envoyer des » troupes »... Le meilleur moyen de conserver Java doit se trouver dans la bonne intelligence qui y règne entre les Belges et les princes indiens, c'est celle-ci que le gouvernement doit chercher à fortifier de tout son pouvoir en plaçant au timon des affaires des hommes probes et *capables de faire oublier les vexations sans nombre auxquelles les*

(3) Les Chambres de Commerce — organismes officiels de consultation — avaient été créées en 1803, en vertu de l'Arrêté des Consuls du 3 Nivose XI (24-12-1802).

naturels du pays ont été si longtemps exposés et qui sans doute ont été la cause de la révolution qui vient d'y éclater. Cette observation, faite plus d'un siècle avant la séparation de l'Indonésie et de la Hollande, ne manque pas de relevance.

Mr. Gilson, président de la Chambre de Tournai, adresse un mémoire, le 16 août, où nous trouvons des considérations diplomatiques qui démontrent l'incertitude du moment. Il faut noliser sans aucun délai un navire, fin voilier, sous pavillon neutre avec une commission d'Etat chargée de faire reconnaître l'avènement de Léopold, de régulariser les relations des autorités de l'île avec la mère-patrie, de faire prendre toutes les dispositions propres à repousser une agression éventuelle.

Cette commission d'Etat s'attacherait à faire comprendre aux aborigènes combien leur sort doit gagner au changement de domination.

« Quelle différence, en effet, entre le gouvernement d'un peuple » tout marchand, continuellement appliqué, ainsi qu'il en a fait preuve, » à restreindre la production dans le cercle de son calcul égoïste, et » un peuple agricole, manufacturier, qui, n'ayant point hérité de l'or- » gueil du vainqueur de la race indienne, aimera à la ménager, à » adoucir son existence, et la fera participante de ses connaissances » diverses pour le développement de tous les germes d'amélioration » intérieure.

» Dans l'intervalle notre situation politique se dessinera. » La campagne des Dix Jours se termine !

» Avouons à tout événement l'omnipotence de l'Angleterre dans » les mers de l'Inde; sans elle nous ne pouvons rien, et naturellement » elle consultera ses intérêts propres...

» Si la guerre se prolonge et si la France, l'Angleterre et la Bel- » gique se trouvent alliées d'une part contre la Hollande et les autres » puissances, l'Angleterre se servira un peu de nous pour empêcher » le retour du pouvoir de la Hollande dans l'archipel indien, et alors, » il ne nous sera pas difficile d'y faire parvenir des troupes, car, » d'*accord avec la France, nous en aurons toujours assez sur le con-* » *tinent,* et l'Angleterre favorisera l'expédition dans ses calculs d'intérêt » personnel.

» Que si l'Angleterre ne se déclare pas ouvertement contre la Hol- » lande... l'on peut du moins être certain que jamais elle n'aidera le » roi de Hollande, à moins que celui-ci soit assez sage pour acheter de » suite la protection du Cabinet de Londres par le sacrifice de quel- » ques unes des îles de l'archipel, convoitées par les Anglais depuis

» quinze ans, et c'est en cela que nous devons prévenir Guillaume » en faisant faire, sans perdre un instant, des *ouvertures diplomatiques* » *à Londres.* »

« Plus tard si *quelque chose nous reste de la conquête,* il pourra » y avoir lieu à examiner quel système administratif convient mieux sur » le double intérêt de la mère-patrie et de la colonie : il y aura à » examiner jusqu'à quel point l'on devra encourager l'émigration de » Belgique à Java pour créer là-bas une véritable force indigène par » la naturalisation, et l'accroître ensuite par des alliances plus intimes » avec les aborigènes, voire même par le croisement des races, *projet* » *soumis par l'un de nous au dernier gouvernement hollandais* qui » avait peut-être des raisons politiques pour ne point l'adopter; le roi » Guillaume avait paru bien l'accueillir, mais rien n'avait été fait pour » le réaliser; le gouvernement de Léopold pourrait y revenir. »

De telles communications nous montrent, d'une part, les préoccupations politiques du moment et les illusions des hommes, d'autre part l'importance prise par les Belges dans le domaine colonial.

La Chambre de Commerce de Namur, le 20 août, se déclare peu à même de connaître nos ressources maritimes : « les chambres d'An- » vers, Gand, Bruges et Ostende, pourront donner sur ce point des » éclaircissements précieux et qui pourront être fort utiles pour la » solution de la question de savoir *si notre marine marchande sans* » *le secours d'une marine militaire, encore a créer* dans notre pays, » peut entreprendre quelque chose en faveur du maintien de l'autorité » dont nos compatriotes viennent de s'emparer dans les Indes Orien- » tales. »

Bruges, sous la signature de François Busschaert, donne quelques renseignements sur la valeur de cette possession. Elle doit suffire à tous nos besoins, donner annuellement un revenu à la mère-patrie; elle entretient une armée et une flottille; la consommation annuelle en « objets provenant des fabriques européennes » est évaluée de 20 à 25 millions de florins; Gand y participe pour 2 à 3 millions; son commerce annuel est estimé de 125 à 150 millions; celui avec l'Asie est énorme; les revenus de la Colonie peuvent être évalués à 20 millions. Appuyé par la France et par l'Angleterre par un secours momentané de quelques vaisseaux de guerre, il sera facile de nous assurer de cette possession. Il suffit pour y parvenir d'envoyer successivement 5000 hommes à Java... et de suite 2000 hommes. Pour opérer ce premier envoi, il se trouve suffisamment de transports belges à Bruges et à Ostende.

« On suivrait pour effectuer ces expéditions la méthode usitée par » le précédent gouvernement (hollandais), dont nous serons à même » de donner le détail pour mettre le gouvernement en état d'opérer. » Il suffit pour le moment de donner l'assurance que le gouvernement » est à même de faire ces sortes d'expéditions, sans de grands capitaux, » tout aussi bien que le faisait le précédent. C'est la colonie de Java » qui de tout temps a toujours payé tous ses besoins; ainsi le gouver- » nement belge aurait seulement à faire mettre les hommes à bord » des transports avec leurs armes et bagages. Les armateurs de tout » temps se sont chargés de faire les avances de fonds qui leur ont été » remboursés aux Indes par le gouvernement de Java, sans qu'il en » coûte rien à la mère-patrie.

» Si le gouvernement pouvait douter de ces assertions, nous croyons » pouvoir l'informer qu'on trouverait facilement une société d'arma- » teurs qui se chargerait de toute l'expédition sur le pied indiqué ci- » dessus; ainsi le gouvernement peut donc être tranquille, les frais qu'il » aurait à supporter pour s'assurer de la possession de Java, ne seraient » nullement hors de proportion avec nos ressources et notre situation. »

L'esprit d'initiative et d'entreprise n'était pas mort dans la vieille cité flamande; grand nombre d'armateurs n'avaient cessé, malgré la fermeture de l'Escaut et l'emprise hollandaise, de s'intéresser à l'aventure maritime.

D'Ostende, le président Serruys mande « qu'il est nécessaire d'en- » voyer de suite à Batavia par la voie de l'Angleterre au moins deux » agents, personnes bien instruites, et munies de pouvoirs suffisants » pour agir et aviser aux moyens nécessaires et pour régir cette inté- » ressante colonie au nom du Gouvernement belge ».

« Nous n'ignorons pas, que la Belgique n'a pas encore *les forces* » *maritimes suffisantes* pour protéger et s'assurer ces possessions, mais » toutefois nous estimons qu'on ne peut pas se dispenser d'expédier » sans délai quelques bâtiments armés, tels que bricks, que le gouver- » nement pourrait facilement se procurer en Angleterre, soit en les » achetant, ou en les affrétant seulement. »

Le même jour, 12 août, l'auditeur militaire en campagne, appuyé par le gouverneur Ch. Rogier, offre d'Anvers ses services (4).

(4) Sa requête est faite sur papier portant en filigrane des armoiries curieuses; la tête du lion héraldique est remplacée par celle d'un ours et l'animal est dressé sur un socle portant le mot « Vrijheyt » (Liberté).

Hélas, le gouvernement ne donna pas suite à ces suggestions. Il ne fit pas l'inventaire des navires marchands qui auraient pu être armés en guerre. Ses graves soucis peuvent avoir été une excuse pour son inaction. La campagne des Dix Jours se terminait lamentablement. Le « défaitisme d'une grande partie des officiers, dira Pirenne, l'in- » expérience de leurs chefs, l'incroyable insouciance du Congrès et du » Régent expliquent ce pitoyable échec sans l'excuser ».

La Conférence de Londres, adoptant, le 14 octobre 1831, les XXIV articles, firent tomber les Belges de haut. Le rêve de l'empire des Indes s'était en même temps écroulé.

PREMIERE ORGANISATION

Le budget de 1832 maintint un crédit pour l'armement des brigantins, destinés à surveiller l'Escaut.

Pour cet armement, un arrêté royal du 27 avril 1832 crée — enfin — la Compagnie des Marins; Claeys, Frans Alexander, ancien capitaine de navire de commerce, est nommé *capitaine-commandant* de la compagnie, au traitement de 1400 florins, « jusqu'au jour du licenciement de la compagnie » stipule l'arrêté qui le nomme. C'était une prudente réserve, pour ne pas engager l'avenir.

Le 30 avril, les brigantins sont armés en service et quittent sous le commandement de Schockeel, le bassin de l'Allée-Verte, à Bruxelles, pour rallier l'Escaut par Rupelmonde. Les six petits bâtiments que nous possédions, — 2 brigantins et quatre canonnières-chaloupes (5), restèrent en observation devant le fort de Burght, occupé par l'armée hollandaise.

Sans expérience ni en matière de gouvernement, ni en matière de diplomatie, le ministère présidé par de Muelenaere, qui n'avait guère donné une grande impulsion aux affaires du royaume, fut remanié, en octobre 1832, par le roi, qui fit appel à Rogier et à Lebeau.

Sous l'impulsion royale, l'organisation du pays et de sa défense allait se faire sur des bases plus sérieuses.

Quant à la Marine, un premier avant-projet, assez embrouillé, d'organisation de la marine de guerre, sous forme de décret, avait été rédigé en septembre 1831, — alors que Gérard assiégeait la citadelle

(5) Voir note sur la situation de la Marine militaire, Annexe II.

d'Anvers, qui capitulera le 23 décembre —, par un collaborateur du ministre des « Relations extérieures », chargé de l'administration de la Marine.

« Considérant qu'il est essentiel qu'une *force navale* (6) quelcon-» conque soit établie en Belgique, pour la protection et conservation » de notre navigation extérieure », — il ne s'agit plus ici uniquement de la défense de l'Escaut —, « le *Conseil des ministres* entendu et de » commun accord avec le pouvoir législatif, avons décrété et décrétons », disait le texte.

Il était prévu un Conseil de la Marine, sous la présidence du Ministre, composé d'un directeur pour l'administration des ports, d'un directeur pour la construction, le gréement et l'armement des navires et d'un directeur pour le personnel du Corps militaire.

Deux directions, l'une à Anvers et l'autre à la côte, étaient chargées de la sûreté des ports, de la protection de la côte, de l'inspection des rades et des bâtiments armés. Dans une ajoute ultérieure, il était prévu un commissaire maritime dans chacun de ces ports, ayant dans leurs attributions : le service de pilotage, des fanaux, des bouées et balises, la surveillance de la quarantaine, le sauvetage, l'inscription maritime, la formation des rôles d'équipages, les visites de sûreté et autres à bord des navires, le maintien du bon ordre et de la navigation.

L'administration des chantiers, arsenaux et navires en armement et désarmement, devait proposer au ministre les officiers des Etats-majors des navires, destiner les officiers de garde, de ronde, de visite des hôpitaux et casernes, destiner les troupes d'artillerie de la marine à embarquer sur les bâtiments en armement.

On avait prévu un chantier de construction naval à établir « là où » la localité le plus à l'abri d'un *coup de main* se prêtera le mieux à » cet effet et d'où *sans contrevenir aux traités* faits ou à faire, on » pourra facilement envoyer en mer les navires qu'on y aura bâtis ». Ce texte reflète l'incertitude du moment : proximité des vaisseaux hollandais et contrôle par eux de l'Escaut.

Le chef, directeur du mouvement de chaque port était chargé de « l'amarrage, lestage des bâtiments flottants, de leur garde et conserva-» tion dans le port, du mâtement et démâtement, de l'abattage en

(6) En proposant la reconstitution d'une marine militaire — arrêté royal du 30 mars 1946 —, nous avons repris ces termes, qui ont passé ensuite aux autres armes.

» carène, de l'entrée des bâtiments et de leur sortie, du halage à terre » et de toutes manœuvres à faire dans le port, de l'arrangement et » entretien des gréements des bâtiments de l'Etat ».

Un inspecteur d'artillerie était prévu pour « l'inspection générale » de l'artillerie, forges, fonderies et manufactures d'armes appartenant » à la Marine ».

L'administration et la comptabilité faisaient l'objet de dispositions précises; celles-ci portaient sur « le magasin général où se fait la recette » et dépense des matières, les fonds et *revues*, les armements et *prises*, » les chantiers et ateliers, les hôpitaux et *bagnes*, les vivres ». Ces textes étaient certes repris d'un texte antérieur, relatif à une marine importante, mais reflète bien l'organisation d'une marine à cette époque.

« Quant à l'inscription maritime, il avait été prévu primitivement » que chaque individu qui le 1er janvier de chaque année aura atteint » sa 18e année et qui habitant un port ou la côte préférerait se desti- » ner à la navigation, sera *exempt de tout autre service militaire* »; il devait, à cet effet, se faire inscrire « avant cette époque au registre » du commissaire de la Marine ». C'était reprendre la conception française de l'enrôlement maritime.

Les bâtiments de guerre en armement faisaient l'objet d'une réglementation précise concernant le contrôle des équipages et des matières, rations, etc.; une commission désignée par le conseil d'administration, instituée auprès de chaque direction, vérifiait le moindre détail. Un inspecteur du ministre pouvait encore vérifier « l'agir sur les lieux, tant » des deux directeurs (des ports) que de tout autre commandant d'un » bâtiment de guerre ».

L'organisation du Corps des Marins pour le service des navires de guerre était plus détaillée. En auraient fait partie, 500 hommes, divisés en compagnies et divisions et sections, comme à l'armée de terre. Les troupes d'artillerie devaient se recruter par des enrôlements volontaires « *d'hommes de l'âge de 16 à 40 ans sains, robustes et bien conformés* ». Pas de visite médicale, de bonnes conditions physiques apparentes. Une prime de 25 florins était allouée aux volontaires. La durée de l'enrôlement était de trois ans; après 9 années de service, l'artilleur recevait une « haute paie » de 50 cents par mois et après 14 années une « haute paie d'un florin par mois ».

Pour l'avancement un certificat d'*intelligence* et de bonne conduite à la mer était donné par le commandant. Quant à la nomination aux places de lieutenant en 2d., une serait donnée aux sergents-majors et sergents et les 2 autres à deux élèves de l'*Ecole Militaire a établir*.

Les attributions du plus ancien officier d'artillerie à bord nous placent dans le milieu de l'époque : il a l'inspection sur le capitaine d'armes et les armuriers et sur tous les objets relatifs à l'artillerie et aux mêmes armes du vaisseau; il vérifiera le rôle des canonniers par poste et par quart de toutes les batteries; il visitera les soutes à poudre, celles des rechanges, les coffres à poudre, les puits et parquets où l'on doit mettre les boulets, les crocs, organaux et poutres des sabords, les mantelets et tout ce qui appartient aux canons; il verra si la Sainte Barbe (soute à poudre) est en état et ses emménagements faits. *A la vue de l'ennemi,* il s'assurera que tout ce qui concerne le service de l'artillerie est en bon état; il sera près du commandant et se portera partout où il sera prescrit par le service.

Les canonniers peuvent être affectés à toutes les manœuvres du pont. S'il s'est constamment posté aux manœuvres hautes, le canonnier aura droit à une haute paie d'un florin et demi par mois pendant la durée de la campagne. Encouragement utile pour la manœuvre du navire.

Les artilleurs peuvent aussi être employés à la défense des ports et des côtes, ainsi que dans les magasins à poudre et autres établissements dépendant des arsenaux; ils peuvent être chargés de la confection des artifices, mitrailles et gréement du canon, de l'embarquement et emmagasinement des armes, munitions et attirails. De nombreux exercices de tir étaient prévus à terre ou sur rade; des gratifications étaient allouées pour les canonniers atteignant le but.

Quant à l'habillement, l'artilleur se distinguait du matelot par la couleur du collet, amarante pour le premier, rouge pour le matelot, ainsi que par les mêmes couleurs pour le passepoil du pantalon. Etait prévu notamment : un chapeau de toile vernie, bord *retroussé d'un côté* (pour le maniement du fusil).

Ce premier projet de décret fut suivi par un avant-projet de loi, rédigé vraisemblablement aussi en 1831, sur l'administration, l'armement des navires de guerre, les constructions des vaisseaux et la composition du corps naval. Un grand nombre des dispositions de l'avant-projet de décret s'y retrouvent. Le rôle et les attributions du génie maritime pour les constructions et réparations des navires de guerre, étaient plus amplement spécifiés.

Il était prévu qu'aucune construction n'aurait lieu qu'après que le plan, devis et détail estimatifs de tout l'ouvrage auraient été approuvés par le Conseil Supérieur de la Marine, qui pourrait donner au concours la confection des plans, et à l'entreprise (privée) sur le chantier de

l'Etat, la construction des navires de guerre. De même des frais d'établissement primitif du chantier, tant pour l'achat ou le loyer de terrains et matériaux que pour mains-d'œuvre diverses, ne seraient faits qu'après approbation par le Conseil Supérieur. Les dépenses préparatoires que le *chef directeur aurait été obligé de faire à cet effet, lui auraient été remboursées.*

Ces textes dénotent le manque d'organisation des services de l'Etat; notamment : pénurie d'ingénieurs et absence de règles de comptabilité de l'Etat.

Le chapitre de la composition du corps naval entrait dans plus de détails. La liste des officiers sur pied de guerre devait être arrêtée chaque 31 décembre et réglée sur les besoins prévus du service pendant l'année suivante. Au désarmement de chaque navire de guerre, celui qui l'aurait commandé resterait effecté à ce bâtiment pour veiller à son entretien; il serait tenu d'en faire mensuellement la visite. Ceci ne paraît pas absorbant, mais à ce moment l'officier était sur pied de paix et touchait un tiers en moins de ses appointements du pied de guerre. Ce traitement se réduisait encore d'un tiers si l'officier était en non activité. Pendant cette période, il restait à la disposition du ministre et ne pouvait embarquer sur un bâtiment de commerce qu'avec son autorisation. Après 3 ans, sans activité de service militaire, l'officier touchait un traitement de réforme.

Il était prévu un contre-amiral aux appointements de 6000 florins par an sur pied de guerre. Mais ces appointements, — élevés pour l'époque, — se réduisaient considérablement en descendant l'échelle hiérarchique : le capitaine de vaisseau recevait 3900 fl., le capitaine de frégate 3000, l'enseigne 1052 et l'aspirant 750 fl., toujours sur pied de guerre, celui-ci étant considéré exister depuis le jour de l'armement du navire jusqu'au jour de la revue de désarmement.

Les matelots étaient engagés par mois, pour un temps déterminé, et touchaient de 11 à 20 florins par mois suivant une des quatre classes auxquelles ils appartenaient, le mousse touchant 6 fl. par mois, « et en sus la nourriture, qui ne peut coûter pour la ration ordinaire que 45/100 florin par jour », ajoutait le texte. Au surplus, le matelot ne recevait mensuellement que le tiers de ses gages, le surplus étant retenu pour décompter les habillements reçus « qu'on ne leur cédera que pro- » gressivement, afin qu'en cas de mort ou de désertion, le gouverne- » ment n'en éprouve aucune perte ». A cette époque, on avait certes le souci de défendre le trésor !

Cependant, un conseil d'administration à bord de chaque navire, composé du commandant et de quatre officiers immédiatement inférieurs en grade, vérifiait notamment si les hommes avaient reçu leur paiement ou les habits et autres objets dont ils auront eu besoin et s'il ne leur avait été faite aucune retenue irrégulière. Protection sociale sans doute utile à ce moment. Les mousses devaient « être âgés d'au » moins *douze ans*, être exempts de toute infirmité et avoir une bonne » constitution ». A bord de chacun des navires de guerre, il était prévu un ou plusieurs pilotes côtiers qui devaient faire leurs preuves de capacité et d'expérience.

Chaque commandant pouvait engager directement les marins propres aux grades subalternes, maître d'équipage, contremaître, maître-canonnier, maître charpentier, calfat, voilier, armurier, cuisinier. Ceux-ci recevaient de 25 à 45 florins par mois, plus un supplément de paie, un florin et demi pour les gabiers, timonniers, chefs de pièce, chargeurs, (il faut supposer que ce poste était spécialement dangereux), et de deux florins et demi aux charpentiers qui étaient en même temps calfats, aux pilotes, aux infirmiers et aux barbiers. Ce métier devait être spécialement assujetissant; le barbier était au surplus assistant chirurgien...

Toutes ces dispositions donnent une idée du climat d'alors, même si elles n'ont pas reçu l'approbation légale. A défaut de celle-ci, les anciennes dispositions étaient en vigueur. Ainsi, pour la hiérarchie navale, on se référait à l'arrêté royal du 15 mai 1814, ainsi qu'à l'instruction qui y était jointe; pour les saluts d'honneur, à celui du 16 mars 1816; pour l'admission sanitaire des équipages à celui du 17 janvier 1816; pour les blessés et malades à bord à celui du 21 décembre 1815; pour le recrutement des matelots à celui du 7 août 1814; pour la distribution des vivres à ceux des 12 décembre 1816 et 1er juin 1818; pour la discipline militaire et l'administration de la justice à l'arrêté royal du 20 juillet 1814, ainsi qu'aux règlements annexés.

Le Code pénal militaire pour les équipages, — seul document rédigé en néerlandais se trouvant dans les dossiers, — prévoyait l'application de peines très lourdes; il se conçoit que les chefs responsables à cette époque aient utilisé, en l'occurrence, la langue de la majorité des marins, pour qu'ils n'ignorent pas ce qui les attendait en cas d'infraction.

Parmi les peines, il y avait la peine de mort par fusillade ou pendaison; la *cale* (kielhalen) consistant à traîner, au moyen d'un appareil de cordage, le coupable sous la quille du navire, jusqu'à trois

fois; cette peine était toujours suivie de coups de corde ou de garcette, tresse faite de vieux cordages détressés (laarsen). Une peine moins sévère était celle de la *vergue* (ra vallen) : le coupable, « assis et lié » était projeté à l'eau de la grande vergue et remonté immédiatement, jusqu'à trois fois. Des peines, moins sévères encore, étaient les arrêts dans le puits aux chaînes ou près des sentinelles, mains et pieds liés, ou enchaînés, nourriture ordinaire ou pain et eau, arrêts ne pouvant dépasser trois semaines.

Etaient ainsi punis : la trahison, la reddition ou l'abandon de vaisseau, la fuite, le recul, le fait d'amener le pavillon, de troubler l'équipage en face de l'ennemi par des cris, d'inventer ou de répandre des nouvelles tendancieuses, de divulguer des secrets à l'ennemi, ainsi que les mots de passe, les signaux de reconnaissance ou autres, d'entretenir une correspondance avec l'ennemi. Etaient également très sévèrement punis, presque toujours de peine de mort par pendaison, — et ceci dénote les soucis du moment : présence des Hollandais sur notre territoire, liens fraternels avec les voisins, navigation dans l'Escaut et les bancs de Flandre — : le recrutement de marins pour l'ennemi, le sondage des passes, l'établissement de cartes de ports, embouchures, rivières, estrans, batteries, camps, forts. Il en était de même de toute insubordination, car « la subordination est l'essence et l'âme du service militaire ». Une disposition spéciale s'appliquait aux pilotes : la peine capitale, (« de strop ») était réservée à ceux qui, intentionnellement, avaient provoqué le talonnement ou l'échouement d'un bâtiment de guerre. Toute tentative de désertion était punie : même *en temps de paix,* la désertion était punie de mort lorsqu'elle avait lieu à l'étranger, même sans passer à l'ennemi ! La tentation devait être forte de quitter le bord après quelque dur voyage ! Un officier, *hors de service actif,* désertant en temps de guerre, était cassé, privé de tous droits. Il fallait aussi modérer les instincts vils de l'homme : un marin qui frappait, blessait, maltraitait ou dépouillait un ennemi sur un vaisseau qui s'était rendu ou était capturé, ou qui s'appropriait quelque bien de ce bord, passait sous la coque de son navire ou était plongé, dans l'eau, lié, de la grande vergue.

Un règlement sur la discipline était ajouté à ce code criminel. Une introduction donnait quelques préceptes et conseils utiles; ils étaient presque lyriques. La discipline militaire consiste dans un ordre extrême, dans une exécution instantanée des commandements, sans la moindre observation, et dans la répression inéluctable des moindres négligences ou erreurs.

La religion étant la source de tout bonheur, vertu et vrai courage, chacun doit s'y appliquer et pratiquer une vie morale; les blasphèmes et jurons doivent être évités et les chefs doivent à cet égard donner l'exemple, ainsi que dans le maintien des bonnes mœurs.

La concorde doit régner; toute division doit être évitée; la justice doit être la règle de conduite dans toutes les actions; chacun doit accomplir son devoir, avec satisfaction et sans murmures, s'appliquer à sa propre amélioration et à celle des autres, prévenir les fautes réciproques, supporter les incommodités, se porter une mutuelle estime, collaborer au bien-être, au maintien de l'honneur des autres et en général à la bonne exécution du service en mer.

Nous trouvons ensuite quelques recommandations concernant la hiérarchie, le respect, l'obéissance, le doigté dans certains cas : les officiers et sous-officiers sont obligés de traiter avec prudence les hommes pris de boisson; ils ne peuvent avoir aucune discussion avec eux, encore moins leur donner des coups, ou les maltraiter, de peur d'aggraver leur faute; mais ils sont tenus de les amener dans une place sûre, par de bonnes paroles ou sinon par des moyens de contrainte, pour pouvoir les corriger comme il convient, dès qu'ils sont dégrisés. On peut se douter de ce qu'aura été cette correction !

Les infractions à la discipline étaient : les voies de fait, les expressions injurieuses d'un supérieur à l'égard d'un inférieur, le fait d'amener une femme à bord, sans l'autorisation du commandant, d'apporter du vin ou de l'alcool, de faire du feu, de se promener avec des bougies, ou une autre lumière, de fumer dans les endroits prohibés, d'être « bu » pour monter la garde ou en cours d'un service, de vendre ses effets, de les mettre en gage, de les abîmer ou négliger, d'omettre, par paresse ou inattention, de faire ce que commande la propreté, morale ou physique, — et cette phrase bien générale pouvait couvrir pas mal de lacunes, — de se rendre coupable de disputes ou de bagarres, soit entre camarades, soit à terre avec les civils, ou d'excès, d'actes de vandalisme, ou « d'insolences », en rue, ou dans les maisons des bourgeois, les tavernes ou « boutiques à boisson », de s'adonner à la boisson ou à une conduite dissipée.

Ces textes traduisent clairement les scènes de la vie à bord et à terre, qui devaient maintes fois se produire.

Quant aux sanctions, — arrêts, fers, corvées, — une constatation d'aspect psychologique : bien que la punition des marins soit tou-

jours un des devoirs les plus désagréables que le supérieur doit accomplir à l'égard de ses subordonnés, l'expérience n'apprend que trop que, sans elle, il n'est guère possible de maintenir le bon ordre et la discipline à bord des navires du pays.

L'arrêté royal du 30 avril 1832, qui pourvoit à l'armement et à la mise en service des brigantins « Le Congrès » et « Les Quatre Journées » s'inspire de ces projets antérieurs. Il règle la composition des équipages : un lieutenant de vaisseau qui touche 2.400 florins par an, un enseigne qui reçoit la moitié de cette somme, 2 aspirants, un aide-major, des maîtres, 31 matelots, 3 mousses. Les matelots ont de 13 à 20 florins par mois, mais ne touchent que le tiers, un deuxième tiers étant retenu pour fourniture d'effets et le troisième pouvant être délégué aux parents, à la femme et aux enfants; à défaut, ce dernier tiers sert aussi à couvrir la dépense des effets et l'excédent est remis à l'intéressé à la fin de l'engagement. Celui-ci est de deux ans, sauf pour les mousses qui font quatre ans. L'arrêté fixe les fonctions et attributions à bord, nombre de dispositions des projets antérieurs y sont repris. Il en est de même pour les nominations, pour la discipline et la police. Ici, nous trouvons quelques nouveautés : l'officier de quart doit être en uniforme; il est défendu de paraître sur le pont la tête découverte, *ou de s'y montrer sans être vêtu; on ne peut laver sans permission.* Quant aux vivres, la ration est fixée avec précision, y compris le genièvre, — 8 centilitres par jour, le double pendant ou après des travaux lourds et fatigants, ou lors d'une fête nationale.

Un arrêté du 20 novembre 1833 reviendra sur le service des vivres et édictera un règlement général, entrant dans le moindre détail de la comptabilité.

Cependant Léopold I[er] pousse à l'expansion du pays et à sa défense. Il agira auprès de ses ministres par l'intermédiaire de ses conseillers, Jules Van Praet, puis le neveu de celui-ci, Jules Devaux, plus tard par Ed. Conway. Il s'isolera de plus en plus, mais suivra et encouragera toutes les initiatives.

En avril 1833, le parlement refuse les subsides demandés pour l'armée, il le dissout. En août 1834, il accepte la démission du Cabinet qui est en dissentiment avec le Général Evain, ministre de la guerre, que le roi soutient. La volonté de Léopold de doter le pays d'une armée sera, de 1831 à 1839 sa préoccupation dominante, et, malgré les résistances parlementaires, le budget de la guerre restera fixé à 45 millions.

Dès que, en 1833, un arrangement provisoire intervient avec la Hollande, il fait prendre les premières grandes mesures pour l'expansion du pays. Déjà, en 1831, il avait été question de la construction d'une ligne de chemin de fer directe d'Anvers à Cologne; en 1834, une loi est votée ordonnant la construction d'un réseau de chemins de fer appartenant à l'Etat et exploité par lui. Du centre de Malines, les voies ferrées s'étendent vers l'Allemagne, vers Ostende, vers Anvers, vers la France; elles créent et augmentent les trafics vers les régions voisines. Les ingénieurs belges Pierre Simons et Gustave de Ridder conçoivent le réseau et en dirigent l'exécution. Nous retrouverons bientôt le nom de Simons dans une grande aventure maritime.

Pour la formation des cadres des forces militaires, un projet de loi relatif à l'établissement d'une école militaire est déposé à la Chambre des Représentants, en janvier 1834, par le « Ministre-directeur de la Guerre » baron Evain, cette école devant être établie, dans le courant de cette année, dans une des places de guerre du royaume. La loi ne fut pas votée, mais, ainsi que le constata ultérieurement Mr. De Puydt, dans son rapport du 25 janvier 1837, l'école provisoire des aspirants qui avait été établie à Bruxelles en décembre 1831, avait été modifiée en 1834, l'école de 1831 avait surtout dû pourvoir par des moyens prompts à remplir les cadres très incomplets de l'artillerie; en 1834, on avait réalisé une organisation plus générale et plus complète, sans cependant s'occuper de la marine.

Aussi des amendements au projet primitif furent-ils déposés par le ministre de la Guerre en novembre 1837. L'article 1er était complété par l'adjonction de la formation des officiers pour la Marine. Un article 2 (nouveau) indiquait l'enseignement à donner à l'école, y compris les matières pour la section des aspirants de marine. Un article 13 (nouveau) prévoyait pour les aspirants, un examen par un jury spécial.

En réponse aux questions posées par un représentant, Mr. Brabant, au cours de l'examen du projet, il fut signalé que le cours que l'on se proposait d'adjoindre à l'école militaire pour l'instruction des élèves de la *Marine de l'Etat* n'avait pas la moindre analogie avec les écoles de navigation existantes à Anvers et à Ostende. Le but de ces deux établissements était de donner une instruction *primaire* aux marins de commerce avant leur embarquement ou dans les courts moments de loisir que leur donnent plus tard les relâches de leur navire. Ces deux écoles n'avaient rien de commun avec la marine militaire.

Les élèves de la marine devaient n'avoir que seize ans à leur entrée à l'école militaire; ils en sortaient à dix-huit et devaient encore, pendant deux ans, apprendre, à bord des navires de l'Etat, l'application et la pratique des cours de théorie qu'ils avaient suivis à l'école militaire.

La loi fut votée le 18 mars 1838.

L'année 1834 sera une année de lourde épreuve pour le roi : il perd son premier fils, le prince royal. Ce coup l'atteint profondément, il s'isole davantage; mais il demeure le souverain, n'ayant qu'un souci : celui d'assurer l'avenir du royaume. Il se propose de prendre des mesures pour remettre, au cas où il mourrait sans avoir de fils, la régence de l'Etat à un prince de la maison de Cobourg. Le roi des Français, apprenant ce projet, entend s'y opposer; la politique séculaire française de tentative d'annexion des territoires belges, continue à inspirer la diplomatie et les actes des chefs de l'Etat français. La naissance de Léopold II, le 9 avril 1835, fait passer ce nouveau nuage.

Le « Ministre-directeur de la Guerre » a annoncé à l'armée la triste nouvelle de la mort du prince royal, en mai 1834. Premières précisions quant au protocole naval : le commandant de la flottille à Anvers (7) est invité à faire hisser à mi-mât le pavillon et la flamme à bord de chaque bâtiment au lieu de les couvrir d'un crêpe noir comme cela avait lieu dans les régiments de l'armée de terre !

Une autre instruction protocolaire est donnée la même année.

En juin, des navires américains ont salué la ville d'Anvers de coups de canon; ce salut n'a pas été rendu. Un trois-mâts autrichien se propose d'en faire de même. Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine fait savoir au général commandant la province d'Anvers qu'une des canonnières qui stationnent devant la ville peut rendre le salut conformément à l'ordonnance de 1827, art. 706, lequel ne peut excéder le tiers du nombre de coups tirés par le navire marchand. Dans une note administrative sur les saluts, il est constaté que les bâtiments marchands qui saluent ainsi, reçoivent un salut de réciprocité; la pratique devait être constante; le nombre de navires entrant dans le port d'Anvers n'était guère élevé. Le salut était censé s'adresser à la ville quand la salve se tirait à l'ancre, les voiles serrées;

(7) A ce moment, il y avait en activité 2 brigantins, 4 canonnières goélettes et 6 canonnières chaloupes (voir annexe II).

les saluts faits pendant qu'un bâtiment *arrivant* était sous voiles, ou à l'ancre, voiles déferlées, étaient pour le pavillon de l'officier de marine commandant la rade. Dans le premier cas, les batteries des forts devaient rendre le salut, dans le second le bâtiment commandant.

En Hollande, jusqu'en 1830, on ne saluait pas les bâtiments marchands dans les ports du pays; à l'extérieur, on rendait le salut, mais avec deux coups de canon en moins que ceux tirés par le navire de commerce. En France, la marche, — plus logique et élégante, — était la même dans le pays et à l'étranger : un tiers du nombre de coups tirés par le marchand.

En septembre 1834, une autre question, celle des pavillons, est soulevée par le général commandant, à Anvers, la 7e division de l'armée, dite d'occupation, — le traité n'étant pas définitivement en vigueur —. Des capitaines de petits bâtiments marchands se permettent d'arborer à leurs mâts des flammes aux couleurs nationales, ou quelquefois entièrement rouges. Il est rappelé que seuls les bâtiments de l'Etat et armés pour son service ont droit de porter la flamme.

LES OFFICIERS DES BRIGANTINS ET DES CANONNIERES

Les premières mesures en faveur de l'expansion commerciale se sont étendues à la marine.

Il y avait, à ce moment, dans les cadres (8) une vingtaine d'aspirants de marine, deux enseignes de vaisseau et sept lieutenants de vaisseau. A défaut de pouvoir, avec les moyens dont on disposait, effectuer des voyages au long cours, les équipages militaires furent affectés à la navigation commerciale.

Ce fut l'armateur P. Wattel d'Anvers qui en fit la première demande, le 13 janvier 1834. Il s'était adressé au comte de Mérode, ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, et avait été appuyé par Mr. Meeus « Gouverneur de la Banque ». Wattel avait fait parvenir au gouvernement un projet d'armement, consistant dans la formation d'un chargement de produits de l'industrie belge, propre à la consommation de Java et îles voisines. Nous retrouvons ici, toujours la même idée de reprendre le commerce avec les Indes, commerce que les Belges connaissaient de longue date, y ayant participé sous pavillon

(8) Voir annexe I.

étranger ou sous pavillon national, notamment par la Compagnie d'Ostende. Ce commerce signifiait, depuis plus de trois siècles, le trafic des richesses fabuleuses et millénaires d'un continent, de plusieurs archipels et de deux océans.

Une factorerie serait établie dans le port franc de Singapour — au milieu des colonies des ennemis, sans passer par leurs mains, — par une société faisant le commerce avec l'Inde; pour ce premier voyage les industriels comptaient sur une protection particulière du roi et de ses ministres : un équipage de marins de l'Etat « actuellement inactifs à Anvers », sous commandement de Léopold Heyde qui venait d'être nommé lieutenant de vaisseau dans la Marine Royale.

Rogier, ministre de l'Intérieur, ayant à ce moment parmi ses services, une direction du commerce et de l'industrie, et son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine échangent une correspondance aigre douce au sujet de leur compétence réciproque et de la nécessité de créer une commission pour étudier l'affaire. Mr. de Muelenaere demande, encore en mars 1834, de connaître les avantages que le commerce pourrait retirer de cette expédition; Mr. Rogier avait soutenu l'armateur dès le début; mais faute d'entente, « *La Henriette* », unité toute neuve, de Mr. Wattel n'alla pas aux Indes.

En juin 1834, Wattel revenait à charge pour un voyage à Alger avec un de ses petits navires, le sloop nommé l'« *Eclair* » pour y « con- » courir avec les Français malgré l'avantage de 4 % dont cette nation » jouit sur les droits d'entrée ». Il demande deux aspirants, MM. P. Claeys et Roose, 3 matelots et un mousse. Cette petite expédition servirait en même temps de véritable école pratique à nos jeunes marins. Cette fois satisfaction lui est donnée et l'expédition a lieu. Le 4 décembre, Claeys, au retour, relâche à Ostende après 24 jours de voyage, il a perdu la « bomme » de la grand'voile et déchiré plusieurs voiles par un mauvais temps. Le dossier contient encore une lettre du 25 novembre 1834 du consul à Alger qui rend compte de la vente d'une partie avariée de fromage, du paiement d'une allocation de frais de table aux deux officiers, de l'achat d'un peu de viande fraîche et de légumes, le tout avec des bons signés Claeys. Schockeel annonça au ministre l'arrivée à Anvers du sloop le 15 décembre 1834.

Avant de fermer ce dossier, relevons une lettre du ministre à Claeys en date du 15 juillet, avant le départ, disant : « par suite de » l'état de nos relations politiques avec la Hollande, je crois devoir » vous inviter à vous abstenir de porter l'uniforme de la marine et

» d'arborer les couleurs nationales dans le bas Escaut; un pavillon » blanc devra seul flotter sur le navire depuis les limites de notre terri- » toire, jusqu'à l'embouchure du fleuve ». Prudence extrême.

L'embarquement de marins de la Marine Royale sur le trois-mâts barque, « *Le Robuste* » de Bruges à la demande de l'armateur J. de Lescluze de Bruxelles, eut, en février 1835, une fin moins heureuse. Un extrait du journal de bord du lieutenant de vaisseau de la Marine Royale, A. De Sorgher, relate la perte du navire à Alger, au cours du voyage vers Alexandrie. Déjà, le 7 février, une forte tempête avait occasionné des dégâts au navire, ainsi qu'aux autres bâtiments en rade. Le 11, la tempête redoubla, occasionnant la perte de plusieurs unités, dont « Le Robuste » qui, après avoir cassé ses amarres, comme bien d'autres, fut lancé contre le brick de guerre français « Le Cygne », — le prototype qui servit à la construction du « Duc de Brabant » —, rompant une partie de sa propre muraille. On récupéra de l'épave 17 fusils, 4 boussoles, 1 pavillon, 1 flamme, 1 baromètre, 2 voiles, 2 chaînes, 1 cloche, 6 chaises et 1 casserole en cuivre.

L'aventure avait cependant débuté sans accrocs. L'armateur avait obtenu de Mr. Rogier (Intérieur) une prime de 35 frs par tonneau jusqu'à 250 tonneaux, à condition de transporter pour 35.000 frs de produits nationaux (9). Un arrêté du 5 novembre 1934 avait nommé le commandant et l'équipage; un arrêté du 6 avait donné des précisions quant aux aspirants destinés au navire « considérant que l'éducation » de ces jeunes gens doit tendre à diriger leurs études dans les diverses » branches de leur profession et que l'instruction pratique doit être » constituée de manière à mettre à profit leurs connaissances théo- » riques ».

Un arrêté ministériel de même date avait nettement spécifié que les « aspirants devaient se porter sur les vergues et sur les barres du perro- » quet pour larguer ou prendre des ris, serrer ou changer les voiles », faire des observations nautiques et remettre le résultat avec le point de midi, tenir un journal. Chaque aspirant devait être pourvu de : « 1 sextant ou octant, 1 étui de mathématique complet, 1 cours d'arith- » métique, 1 d'algèbre, 1 de géométrie, 1 de trigonométrie, 1 de navi- » gation, 1 table de logarithmes, le nautical almanach ou la connais- » sance du temps pour 1835, une carte de la Mer du Nord, de la » Manche, de l'Océan Atlantique Septentrional, et de la Méditerranée »

(9) Voir « Les Belges et la Mer » par Henry De Vos et Ch. Bronne, La Politique Maritime Belge, pages 101 et suivantes.

ainsi que « du papier nécessaire pour tenir le journal ». Mr. de Muelenaere avait mis sa conscience en paix : l'embarquement se justifiait avant tout par la formation des officiers à bord et les dépenses étaient limitées à l'extrême : solde, voyage et nourriture.

Un autre arrêté ministériel de même date entre dans le détail du voyage des marins pour rallier « Le Robuste »; un aspirant prépare les logements aux étapes, les marins se mettent en marche, — à pied —, avec le sac, le hamac étant expédié à Bruges aux frais du gouvernement. Un petit incident avait été réglé en décembre 1834 entre le commandant et le subrécargue au sujet de leur chambre; le commandant reçut gain de cause. Il en fut de même au sujet d'une intervention du « bailli » maritime d'Ostende, quand le navire y arrive le 27 décembre 1834, qui prétendait faire venir le commandant dans son bureau pour lui montrer le rôle d'équipage et les papiers des marins du bord. De Sorgher refusa en disant que le bailli n'avait rien à faire avec des marins de l'Etat. L'armateur De Lescluze, ayant entendu dire au bailli qu'il arrêterait le bâtiment à la sortie, « même en utilisant toutes les forces se trouvant à Ostende », se réconcilia avec lui en lui donnant 5 frs 82, « dont je le blâmai », dit le Commandant.

Après la perte du bâtiment, le rapatriement des marins fit l'objet de plusieurs rapports du consul belge à Alger au gouvernement. Les officiers purent rallier Toulon par bateau à vapeur français « La Salamandre » et de là retourner par diligence; les autres, eurent, vers la mi-mars, le passage d'Alger à Marseille sur un bateau à vapeur et purent se servir de la voie des bateaux à vapeur du Rhône et de la Saône, voie « très modérée et très peu dispendieuse », au lieu de retourner à pied, ce qui aurait fait une économie de 10 francs par jour.

Le rapport du consul signalant le désastre fut « mis sous les yeux » de S.M. qui chargea (le ministre) de témoigner (au consul) toute » sa satisfaction du dévouement dont il fit preuve ». Ce rapport de 16 pages du 19 février 1835 reflète le style romantique. « Le Robuste » » n'existe plus. Une tempête épouvantable l'a anéanti en moins d'une » demie-heure; de mémoire d'homme, les vieillards d'Alger disent ne » point se rappeler un pareil ouragan; un siècle s'écoulera peut-être » avant qu'un tel sinistre ne se représente encore ». Plus loin, au moment où le bateau se met à dériver, aussières cassées : « Toute la » ville était en émoi à l'aspect de nos braves officiers belges dont le » courage et l'activité remplissait (sic) tout le monde d'admiration; » dans ce moment, (dit le consul) je courus à la Santé et là j'offris » aux matelots que je rencontrai, 100 francs, 200 frs, 300 frs et enfin

» 500 frs pour porter à l'instant des câbles à bord du « Robuste », nul » ne voulut s'en charger... Dans mon désespoir je fis le tour du port » pour me porter sur le môle en face du malheureux navire et pour » essayer de leur demander d'envoyer une embarcation pour chercher » les câbles; il était trop tard... Je courus chez l'Amiral... L'Amiral » me dit, en voyant le courage vraiment noble du digne commandant » et de ses braves officiers et aspirants « Monsieur, vos Belges sont » des braves ! ». Il fallait les voir; de toutes parts on leur criait de » couper leur dernier câble et de quitter leur navire; ils résistaient » encore; enfin leur commandant fit, sur l'ordre du brick stationnaire, » couper ce câble et leur dernière embarcation transporta ce qu'elle » put contenir jusqu'au « Cygne ».

Le consul consultera ses collègues sur les moyens qu'ils employent dans de pareils cas pour se procurer les fonds nécessaires pour héberger, nourrir, vêtir, et rapatrier les naufragés. Et « il prit la liberté de fournir » sur le Ministère une traite (par première et seconde) de la somme de » 6.000 francs, à laquelle il priait le Ministre de faire honneur ».

Le ministre de Belgique à Paris, C. le Hon, était intervenu auprès du gouvernement français pour obtenir son aide pour le rapatriement et en régler les frais. Quant aux indemnités payées à l'équipage, les officiers furent placés « dans un hôtel convenable à raison de 3 francs par jour »; pour le séjour en quarantaine le commandant reçut 42,30 francs; chaque officier obtint 200 frs pour se rendre de Toulon à Anvers, pour perte d'effets le commandant toucha 500 frs.

Le lieutenant de vaisseau Eyckholt, commandant le « Météore » fut chargé, en août 1835, de ramener les fusils et les baïonnettes.

La liquidation du sinistre dura longtemps. Le 12 décembre 1835, le ministre adressait encore à l'Observatoire de Bruxelles un procès-verbal constatant la perte d'un dynamomètre que le Musée de Bruxelles avait confié à l'expédition du « Robuste ».

A ce sujet, signalons que Quetelet, directeur de l'Observatoire, adressait le 28 novembre 1834, une lettre au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine disant qu'à la suite d'une conversation avec La Hure ([10]) au sujet de l'expédition, il avait examiné quels étaient au Musée des Arts et de l'Industrie, les instruments qui pourraient

(10) La Hure V.D.M., né à Tournai le 10 avril 1806, nommé lieutenant de vaisseau le 30 avril 1832, avait été attaché à l'Administration du Ministère des Affaires Etrangères et de la Marine, voir annexe I.

être utilisés dans l'intérêt des sciences. Il constata qu'on ne possédait aucun chronomètre et que les sextants étaient défectueux. « Il serait » très à désirer », ajoutait-il, « que l'on fit à l'occasion de cette expé- » dition, quelques achats qui me paraissent indispensables pour notre » marine, j'ai appris en effet avec un bien grand étonnement qu'elle » ne possède jusqu'à présent *aucun chronomètre* et l'on peut dire » aucun objet appartenant à l'astronomie nautique... ». Il était douteux que les jeunes gens embarqués puissent faire un voyage instructif. Dans ces conditions, alors qu'« avec quelque intelligence, ils pourraient même » contribuer à remplir plusieurs lacunes que présente encore la science » soit pour le magnétisme soit pour la température du globe ». Le ministre lui demande, vu les relations nombreuses que Quetelet avait en Angleterre, d'y acheter un chronomètre de Molineux, un thermomètre, un baromètre, un sextant de Throughton, un compas azimuthal et une aiguille de déclinaison. Le ministre des Finances autorisa l'importation des instruments en franchise des droits.

Cependant, l'armateur J. De Lescluze, père, ne s'est pas découragé. Le 6 mars 1835, il écrit au roi : « Sire, la fatale perte du « Ro- » buste » est connu de Votre Majesté, et tous mes projets d'opération » avec Alger et l'Egypte, se trouvent ainsi interrompus. Le malheur... » n'est réparable que par un nouvel essai, et si le gouvernement de » Votre Majesté veut bien l'encourager encore une fois d'une prime » par tonneau de la capacité du navire national que j'emploierai à cette » fin et par un équipage de marins de l'Etat, *parmi lesquels je désire* » *voir comprendre mon fils Edouard,* qui s'est assez bien distingué dans » le naufrage du « Robuste », je suis prêt à faire une nouvelle opéra- » tion dès le mois d'avril ou mai prochain ».

Jules Van Praet transmet, au nom du roi, cette requête aux deux ministres compétents, celui de l'Intérieur pour la prime et celui de la Marine pour l'équipage et le « Météore » est mis en armement. Mais le ministre de la Marine, dont la prudence et la réserve sont grandes, fait savoir à Schockeel (à bord du brigantin « Le Congrès ») qu'il désire que, conformément à l'arrêté du gouverneur de la province d'Anvers en date du 12 mars 1816, le navire soit visité par la Commission permanente d'Inspection des bâtiments de commerce, à laquelle seront adjoints deux officiers de la Marine Royale. Le 15 juin 1835, De Lescluze transmet le certificat de la Commission au ministre, constatant que le « Météore » est dans un bon état de navigabilité; le 20 il envoie un 2e titre, indiquant « les grandes améliorations et dépenses » qu'il a faites à ce navire, de sorte que je pense, dit-il, qu'avec cela

» devront cesser tous les mauvais bruits qu'on s'était plu de répandre » à ce sujet ». Malgré cela, le ministre demande au gouverneur d'ouvrir une enquête sur les allégations des officiers adjoints à la Commission qui prétendaient que le navire devait être calfaté entièrement au dehors. Le gouverneur répond qu'il a visité lui-même le navire et qu'il l'a trouvé en parfait état. Le certificat de visite, du 15 juin 1835, reproduisait un autre certificat du 17 février 1832 qui constatait que le « Météore », commandé par le capitaine Stappers, et d'un port d'environ 212 tonneaux, avait passé la visite imposée par le code; depuis son retour en cette ville, le 10 juin 1833, d'un voyage fait à Rio de Janeiro sans avoir souffert, le navire était resté sans emploi dans le second bassin (Guillaume) et certaines réparations avaient été effectuées.

L'armateur de son côté, avait signalé que, suivant le consulat français de Smyrne, il y avait de nouveau des pirates dans l'archipel et ses environs, et demandait s'il ne serait pas prudent que nos marins fussent munis d'armes à feu, avec leurs munitions; à bord, il y avait 2 canons et une douzaine de piques.

Réponse du ministre : le département se trouve dans l'impossibilité de vous procurer les munitions de guerre; il n'entre pour rien dans l'armement du navire. Le « Météore » est à cet égard traité comme le navire « Caroline » parti récemment pour le Brésil.

Un arrêté du 20 juillet accorda l'équipage : commandant, le Lieutenant de Vaisseau F. Eyckholt, aspirants P. Claeys, Swarts, Van Zuylen van Nyevelt, De Boninge et Perlau; 1 sous-aide, 1 maître, 1 coq et 16 matelots, plus un mousse. Le 11 août 1835, le navire mit à la voile à Anvers pour descendre la rivière. Il mouille en rade de Flessingue le même soir « sans avoir été hélé ni visité par les diverses » stations hollandaises, qui occupent le fleuve jusqu'à cette rade », écrit Schockeel au ministre.

Le 20 octobre 1837, Eyckholt adressa au ministre des Travaux Publics, qui avait reçu, pour un bref délai, la Marine dans ses attributions, un long rapport sur l'expédition faite à Alger, Malte et Tunis, pendant les années 1835 et 1836. Relevons-y quelques détails. Du 21 au 22 août 1835, dans la baie de Biscaye, un fort coup de vent du sud-ouest força de tenir la cape, « le bâtiment étant très vieux et en assez mauvais état, fit beaucoup d'eau ».

Le 8 septembre, arrivée à Alger, description géographique, dangers de la rade, route à suivre pour embouquer le port, amabilités du

consul, de l'amiral La Bretonnière, commandant des forces navales françaises; description d'Alger et de la campagne environnante, des routes, possibilités commerciales, — la cargaison se vend facilement. De même pour Tunis et Malte. Quant à Tunis, on pourrait y trouver un débouché avantageux pour plusieurs de nos produits, une maison de commerce belge devrait s'y établir; un consul devrait y défendre nos intérêts, « cependant son influence y serait presque nulle, dit le rap- » port, à moins d'y être appuyée de temps en temps par quelques » bâtiments de guerre ». Le 3 mars 1836, le « Météore » revint à Flessingue, après un voyage de 7 mois, sans la moindre avarie.

Nous avons vu qu'un autre navire, le « Caroline », de l'armateur Coghen de Bruxelles, se trouvant en avril 1835 à Boom, avait également obtenu un équipage de l'Etat pour un voyage au Brésil. Les arrêtés pris nommaient comme commandant, le Lieutenant de Vaisseau Petit, Hoed Th. comme enseigne, 5 aspirants, 1 sous-aide, 2 maîtres d'équipage, 1 coq, 12 matelots et 2 mousses. La canonnière n° 7 transporta cet équipage d'Anvers à Boom. Le ministre de la Marine demanda au ministre de la Guerre de faire délivrer par l'hôpital militaire d'Anvers au commandant Petit : « une théière en étain, un urinal id., » un pot de nuit id., 6 petites jattes id., un bois de lit, 2 matelats, » 2 oreillers, 2 couvertures, 2 paires de draps de lit ». Pour ce voyage au long cours, il était indispensable de se préoccuper des malades, les bien-portants se débrouillant avec hamacs, couverture personnelle et — bien entendu — sans pot de nuit ! Cette demande fut rejetée, « les » hôpitaux militaires n'ayant que le *mobilier* strictement nécessaire aux » besoins de leur service ». Le sous-aide major avait au surplus demandé certains « *ustensiles* nécessaires à l'usage des malades à bord, » tels que : 25 livres de sucre de betterave, 150 kg. de riz, 20 kg. de » pruneaux, 15 kg. de raisins secs, 6 kg. de galettes de bouillon, 25 » bouteilles de vin de Bordeaux, et 4 kg. de thé ». Ustensiles, évidemment utiles pour les convalescents !

Le 29 juin, le navire descendit l'Escaut; par le travers de Oostkerke, le commandant Lucas de la marine hollandaise envoya une chaloupe montée par 8 hommes et commandée par un lieutenant de vaisseau, qui, monté à bord, demanda si le bâtiment n'était pas armé en guerre et se fit montrer le manifeste; Petit reçut alors une lettre destinée à l'amiral hollandais Gobins pour le laisser passer à Flessingue. Il y a, à ce sujet, une minute de note dans le dossier, mais rien ne dit qu'elle ait été envoyée, exposant que « le Gouvernement » Belge dans le double but de former des marins pour le service de

» l'Etat, et de ranimer le goût des expéditions maritimes, a cru devoir » accorder à plusieurs navires de commerce un équipage composé de » matelots appartenant à la Marine Royale. On place sur ces navires, » au-dessus du rôle, quelques jeunes Aspirants... Le Gouvernement » ne donne à ces marins aucune arme offensive ou défensive, l'arma- » teur place à son gré sur son bord quelques canons, comme cela se » pratique sur tous les bâtiments qui fréquentent des parages peu sûrs. » En juillet 1834, un sloop armé de cette manière à Anvers descendit » l'Escaut et prit la mer à Flessingue sans aucune opposition de la part » des autorités hollandaises; mais le Gouvernement vient d'être informé » par voie indirecte qu'elles se disposaient à arrêter le navire « La » Caroline » appartenant à Mr. Coghen... Ce brick de 250 à 280 » tonneaux... borde 4 petites canonnades qu'il a toujours embarquées » dans les expéditions précédentes... Il ne serait pas indifférent au » Gouvernement du Roi d'apprendre l'opinion de ..... » (Ici quelques points; et le texte laisse supposer que cet exposé était destiné aux gouvernements signataires du Traité de 1831, puisqu'il continue) « dans l'interprétation de l'art. 15 du Traité du 15 novembre 1831. Il » nous paraît évident que cette stipulation ne concerne que la création » d'un arsenal et chantier maritime, et que dans le cas même où il fut » applicable à la présence de navires de guerre dans l'Escaut, on n'en » pourrait jamais étendre la portée à des navires de commerce montés » par un équipage non armé mais dépendant de la marine militaire. » L'art. 9 du même traité est formel à cet égard. »

Après 70 jours de traversée, le brick arriva à Rio le 12 septembre 1835 en saluant le pavillon brésilien de 21 coups de canon, qui lui furent rendus coup par coup. Le dossier ne contient ensuite que des informations comptables, traites tirées sur le ministre par son commandant.

Plusieurs autres officiers et équipages furent encore prêtés à des armateurs. D'autres documents en reparleront [11].

Ces premiers essais de politique expansionniste avait eu des résultats bienfaisants; le pays était sorti de sa paralysie, l'industrie renaissait, de nombreuses commandes étaient passées à la métallurgie, un renouveau se manifestait dans les mines de fer et de charbon, la Société Générale prenait le caractère d'une banque industrielle, un grand nombre de sociétés anonymes étaient constituées; en 1837, le port d'Anvers

(11) Voir annexe III, relevé des voyages et des navires, ayant été conduits par des officiers de la Marine Royale.

avait vu entrer plus de navires qu'au cours de l'année 1829, année la plus favorable du régime hollandais. L'organisation administrative s'était étendue : le ministère des Travaux Publics avait été créé en 1837.

La marine avait suivi l'impulsion.

Mais l'élan industriel, qui avait surgi, dès 1835, dans l'euphorie des premiers succès, fut bientôt compromis par les abus de la spéculation.

Puis, le 11 mars 1838, le roi Guillaume faisait connaître son intention de signer le Traité des XXIV articles, ce qui fut fait le 1er février 1839. C'était la paix, la fin d'une période incertaine, mais aussi la fin de beaucoup d'illusions. On enlevait à la Belgique Maestricht et Luxembourg, parce qu'on craignait qu'elle n'aurait pas été capable de conserver ces places fortes.

Le marasme des affaires s'accrut par la perte des deux provinces : Limbourg et Luxembourg. La Banque de Bruxelles suspendait ses paiements; J. Cockerill demandait un concordat à ses créanciers.

Il fallait ranimer l'industrie; il fallait donner une vie nouvelle aux affaires. Il fallait aussi un matériel naval pour remplir un rôle de représentation et de création de comptoirs à l'étranger.

Cependant la formation des marins n'avait pas été négligée. Au début de 1837, le nouveau ministre des Travaux Publics, Mr. Nothomb, qui reçut pendant quelque temps la marine dans ses attributions, — l'expérience de Muelenaere aux Affaires Etrangères n'avait guère été brillante pour la Marine, — affréta, à l'intervention du courtier C. Bréquigny d'Anvers, le navire « Clotilde » de 246 tonneaux, appartenant à « Messieurs veuve P.J. Spilliaerdt et fils » d'Anvers, pour une campagne d'instruction. Le Lieutenant de Vaisseau D.G.A. Nuewens en fut le commandant. Mais le ministre eut soin de lui écrire que l'équipage se composera du capitaine marchand Ocket, de MM. Heyde, Picard et Swarts (en omettant leur caractère militaire), de douze matelots et de deux mousses, toutes ces personnes passant « la revue du bailli maritime et se conformant en tout aux instructions » qui concernent les bâtiments de commerce... Vous aurez soin, ajouta » le ministre, que les armes soient renfermées dans des caisses et que » personne à bord ne soit *même partiellement* en uniforme, afin que » sous aucun prétexte, le « Clotilde » puisse être considéré autrement » que comme un bâtiment de commerce. » Toujours la politique de la prudence, la crainte des réactions hollandaises et leurs répercussions sur les gouvernements de Londres, de Paris et d'ailleurs.

Le 14 octobre 1837, le Commandant Nuewens adressa au ministre un long rapport au sujet du voyage. Le navire resta 108 jours en mer sans aucune relâche. Le 16 juin, le Capitaine Lieutenant V. La Hure passa la revue du départ. Après quelques jours de forts vents et de brouillard, le navire mouilla en rade de Deal. En louvoyant dans le Gulf Stream, on aperçut un trois-mâts brémois échoué sur le Nord du Goodwin; ce bâtiment avait louvoyé de conserve avec le « Clotilde ». Le 6 juillet apparaissaient les îles Madères; on prit plusieurs tortues dérivant le long du bord, qui « servirent à donner quelques *rafraîchissements* à l'équipage » nota le rapport. Le même jour, on héla une goélette belge, le « Regent Fayo », venant d'Anvers, allant à Rio de Janeiro. Le 10 juillet, on fit l'archipel des Canaries; description des lieux. Le 7 août, le navire coupa l'Equateur. Et le 14 août, îles du Cap Vert; détails sur leur découverte et leur description. Puis, le 3 septembre, le navire arriva aux Açores et le 2 octobre à Ostende, après avoir longuement louvoyé en Mer du Nord et subi un accident au grand mât.

Le commandant rendait hommage au Lieutenant de Vaisseau Heyde, 1er officier, chargé du « soin du détail » ayant donné en outre un cours de matelotage et de théorie d'évolutions navales; à l'Enseigne de Vaisseau van Haverbeke, chargé « d'observer la montre marine »; ainsi qu'aux enseignes et aux aspirants de 1re classe. Les élèves ainsi que les aspirants de 2e classe après avoir été tenus sévèrement en mains au début, parce que ces derniers « avaient été longtemps dans un état d'inactivité sur l'Escaut », témoignèrent du zèle et de l'émulation. Un grand nombre d'observations météorologiques et astronomiques furent faites. Les leçons d'astronomie nautique avaient été données par l'Enseigne le Hardy de Beaulieu. Instruments de bord et cartes marines avaient été excellents. Le but de cette campagne d'instruction pratique des aspirants de la Marine naissante avait été entièrement atteint.

Mr. Nothomb se préoccupa aussi de l'uniforme des officiers; un arrêté royal du 13 décembre 1837 réglementa cet uniforme, modifiant celui du 30 avril 1832; un arrêté royal du 31 décembre 1838 fut relatif à l'uniforme des officiers d'administration.

Un cotre du pilotage d'Ostende fut également affecté à l'instruction des marins. En 1839, il fit un voyage aux Iles Féroé et Shetland, sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau Eyckholt pour la surveillance et la protection de la pêche. A Lerwick (Shetland) s'était réfugié un de nos bateaux de pêche, « coulant bas d'eau »; Eyckholt

s'occupa des intérêts du pêcheur. Parti le 10 juin, il rentra le 1er août, après avoir, au retour, perdu une grande partie des voiles et du gréement dans le mauvais temps. Au surplus, les mauvaises qualités du bateau, empêchèrent de héler beaucoup de pêcheurs. Son rapport du 1er août 1839 décrit longuement les îles, la nature du sol, l'industrie et le commerce. En rade de Thorshaven (Féroé), il trouve la corvette française « La Recherche » destinée à un voyage scientifique dans les mers polaires. Le privilège du commerce dans ces îles est cédé par le roi du Danemark à une compagnie qui en a le monopole exclusif et qui en profite pour exploiter l'habitant.

Au sujet de la pêche de la morue, Eyckholt signale que seuls les pêcheurs belges fréquentent les parages des Féroé; le poisson s'y trouve en grande abondance, sa qualité est meilleure que celle que l'on pêche sur les côtes d'Islande, mais inférieure à celle de la Mer du Nord. Nos pêcheurs commencent en partie à armer pour cette pêche dans le courant de mars, partant d'Ostende après les fêtes de Pâques, pour arriver à Féroé vers la mi-avril. Il est impossible de s'y procurer des vivres ou de quoi réparer des avaries; les malades mêmes, excepté à Thorshaven, n'y trouveraient aucun secours. Cependant chaque année, près de cent bateaux, montés chacun de 7 hommes d'équipage partent des ports d'Ostende et de Nieuport, pour séjourner pendant plusieurs mois près des côtes incultes et désertes « où, — dit sentenci eusement Eyckholt, — ils éprouvent quelquefois des besoins, que la nature des lieux refuse de satisfaire ». D'où, indiscipline, querelles, maladies. Et fraude aussi, vente de genièvre et de tabac aux habitants. Et mauvais résultats d'une campagne de six mois dans le grand Nord. Les remèdes : établissement d'un consulat à Lerwick pour aider les pêcheurs et combattre la fraude, et présence de deux bâtiments de guerre pendant la saison de la pêche. Ces navires devraient être d'une capacité d'au moins 240 tonneaux et avoir 60 hommes à bord, pour pouvoir remplacer les pêcheurs malades ou décédés, contenir des provisions, du matériel de rechange, voiles, cordages, ancres, chaînes, espars, forge, de quoi radouber un bateau. Après la saison de pêche, ces mêmes unités pourraient être employées dans la Méditerranée, au Brésil, ou partout où l'exigerait le service de l'Etat. Eyckholt, officier de valeur, voyait juste et appuyait de son expérience les quelques Belges à la hauteur de leur tâche, qui, sous l'impulsion du roi, essayaient à cette époque, d'orienter le pays vers l'expansion maritime.

Ce rapport est suivi d'un autre celui du sous-aide major P. Poot, chargé de surveiller la santé des équipages de la division d'Ostende.

Il insiste sur la nécessité d'entourer les matelots qui à l'avenir iraient visiter ces contrées, de quelques soins hygiéniques particuliers, tels que vêtements chauds, bottes d'un cuir très dense et à l'épreuve de l'eau de mer, un « piacre », d'un tissu serré et épais, doublé de flanelle, une écharpe de laine assez longue pour faire 3 ou 4 fois le tour du cou, une coiffure imperméable, et, bien entendu, une ration extraordinaire d'eau-de-vie ou de vin. Il signale un cas de scorbut à bord et, à ce sujet, révèle que le professeur Baud, ancien chirurgien major de la marine française, avait constaté, à bord d'une frégate sur laquelle il était embarqué, que les seuls matelots qui manquaient de tabac à mâcher étaient atteints de la maladie, les autres avaient été préservés par l'emploi du tabac; l'illustre Baud avait, sur-le-champ, fait distribuer aux malades du tabac à mâcher qu'il avait en réserve; le scorbut disparut comme par enchantement. Poot suggère d'accorder à chaque matelot faisant le voyage de Féroé un kilogramme de tabac à fumer par mois. Et dire qu'actuellement on rend le tabac responsable de bien des maux !

Un second rapport de 29 pages, écrites par Mr. Poot à la plume d'oie finement taillée, est aussi agréable à lire. Le ministre lui a demandé de signaler tout ce que le voyage aurait d'intéressant sous le rapport de la botanique et de la minéralogie. Toute une page est consacrée à ses hésitations devant une telle mission; il fallait un esprit d'observation rare, un jugement des plus sains, une connaissance approfondie des diverses branches des sciences naturelles; « mettant même » de côté toute modestie, je ne pouvais, dit-il, me reconnaître d'aussi » brillantes qualités ». Il rassemble tout son courage, se persuade que le gouvernement réclame de ses faibles moyens un grand service et il accepte. Et nous avons alors des flots d'éloquence, des descriptions romantiques de la nature affreuse, des habitants de Lerwick en haillons, faces décharnées et livides. « Un chirurgien *hollandais* dont le talent » est fort douteux — (évidemment !) — ainsi qu'une épicière aban- » donnée par son mari qui exerçait la médecine, sont les seules autorités » médicales ». Dans les montagnes, cela va mieux; les habitants y succomberaient épuisés par la fatigue si la providence n'y avait « prévu », en leur accordant un animal des plus précieux, le cheval, le poney, d'une stature peu élevée, mais laborieux, infatigable et sobre. En botanique, Poot trouve de l'orge, du choux, de la pomme de terre et de la carotte, et leur donne leur nom latin. La rhubarbe (rheum palmatum de Linnaeus) pousse à cinq pieds de hauteur, jouit d'un certain culte, car elle guérit de tous les maux.

La note devient ensuite plus optimiste; le bonheur est le partage de ces habitants, « ils ignorent une foule de besoins que la mollesse » et l'oisivité des villes enfantent... S'ils n'ont point en partage nos » richesses, notre or, nos bijoux, ils possèdent en revanche des biens » beaucoup plus précieux, la santé et la liberté... L'hospitalité déser- » tant nos contrées, paraît s'être réfugiée sous l'humble toit de ces » montagnards... Puisse le Ciel leur accorder la récompense de tant » de vertus ! ». Nous sommes loin de la botanique. A Thorshaven (Féroé), l'église en bois a une galerie qui sépare le peuple de l'aristocratie de l'endroit; l'hôpital est plutôt une salle d'attente où les malheureux malades couchés sur des grabats dégoûtants, couverts de haillons et privés de tout soin, viennent attendre jusqu'à ce qu'il « plaise à la mort de venir les arracher à la misère et à la souffrance. » Ce n'est certainement pas là la destination que lui donna l'illustre » romaine Fabiola qui donna le premier modèle des hôpitaux... ». Poot avait de la littérature.

Les recherches de botanique avaient été pauvres. De fleurs, pas de trace. Mais les « jeunes filles sont ravissantes de beauté et de fraîcheur; » elles ont les formes les plus séduisantes, les contours les mieux arron- » dis... Le costume est fort gracieux, pour les jeunes filles, parce que » ce costume qui sied si bien à la jeunesse, expose avec trop de nudité » les atteintes portées par l'âge aux attraits des femmes ». Combien galamment dit ! Le costume d'ailleurs se compose d'un corsage bien serré, à manches courtes, dessinant parfaitement la taille, et d'un jupon très ample et assez court.

Poot se préoccupa néanmoins de minéralogie; sur le sommet des rochers on rencontre quelques minerais, contenant du fer et du cuivre; aussi du cristal de roche, et, aux dires d'un habitant, de l'opale. Il rapporte quelques échantillons qui « pourraient être utiles pour l'instruction des élèves de l'école des mines ». S'en doutaient-ils, ces heureux ! Il ramène aussi du charbon de terre de l'île de Suderoe, qui lui paraît d'une grande densité. L'existence de cette mine dans un endroit où toute la végétation se réduit à quelques herbes lui paraît extraordinaire. Il s'écrit « Les minéralogistes considéreraient-ils encore ici » la formation de ce charbon comme le résultat d'une espèce de pétri- » fication des végétaux ? Cette explication nous paraîtrait, dans ce » cas, du moins hasardée ».

Ainsi Poot remplit sa mission avec zèle et application. Qui pourrait lui reprocher qu'il ne découvrit que des carottes, de la rhubarbe

et de jolies filles, et que le charbon fit jaillir une étincelle dans sa cervelle superficielle ?

En cette même année 1839, un navire-école français l'« Oriental », aussi dénommé l'« Hydrographe », embarqua des élèves belges. Le navire appartenant à MM. J. Despecher et A. Bonnefin de Nantes, fut armé par le capitaine au long-cours Augustin Lucas de Paris. Un Mr. Soulier de Sauve, « chargé de la direction des sciences » à bord du navire intervint auprès du ministre belge des Travaux Publics pour obtenir un subside, en se recommandant des ministres français du Commerce et de la Marine. Le ministre désigna deux aspirants de 2e classe, Auguste, Félix, *Dufour* et Achille, Jules, *Michel,* pour faire partie de l'expédition et donna des instructions dans ce sens à l'officier commandant la canonnière n° 1 et à la station d'Ostende.

D'autres Belges étaient à bord : trois « officiers du Roi », — Léopold I^er^ s'intéressait à toutes les initiatives maritimes et surtout celles qui avaient pour but la formation des hommes, — MM. De Moor, Hyndrickx et Van Schoubroeck; Moreau, professeur, Emonce et Verelst, élèves de l'Ecole de Navigation, Jacquot, Charles, aspirant de 2e classe. Parmi les jeunes gens recommandés par l'Ecole de Navigation d'Anvers se trouvait le jeune Rickmers, âgé de 17 ans, qui exerçait les fonctions de lieutenant à bord du trois-mâts « Magellan » de la firme Cateaux-Wattel et qui ne put rentrer à temps.

Le bâtiment, qui devait accomplir le tour du monde, mit à la voile à Nantes, le 24 septembre 1839; il toucha à Lisbonne, Madère, Ténériffe, la Grande Canarie, Gorée, Pernambouc, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, le détroit de Magellan, Chiloé, Talcahuano et Valparaiso. Peu de leçons furent données aux élèves, à cause des scènes de désordre et des disputes continuelles qui avaient lieu à bord. Soulier donna trois leçons d'astronomie et quitta le navire à Rio. L'« Hydrographe » se perdit le 23 juin sur les côtes du Chili, près de Valparaiso. Les « Officiers du Roi » furent rapatriés par le navire anglais « Neptune »; les 6 autres sur le navire belge « Industriel », capitaine d'Hondt. Lamentable aventure dont les Belges firent les frais. Un arrêté royal de 1841 accorda, à titre d'indemnité de naufrage et de rapatriement, une somme de trois mille francs à chacun des aspirants de 1re classe Michel et Dufour, et une somme de quinze cent cinquante francs à l'aspirant de 2e classe Jacquot, « embarqué comme élève sur le navire ».

C'est ainsi que se formèrent, à cette époque, nos marins de guerre, en attendant qu'on leur donnât des vaisseaux.

En 1838, les deux brigantins avaient été envoyés à Ostende; après une première sortie, ils furent consignés au port, leurs commandants ayant reconnu l'impossibilité de les aventurer en haute mer.

Déjà, en 1837, à l'occasion de la discussion du budget, la question de nouvelles unités militaires avait été posée. Une note du ministre l'avait présentée comme suit :

« Le commerce belge qui depuis 1830 avait vu cesser ses relations » avec Java n'a pas tardé à chercher de nouveaux débouchés. Les » Echelles du Levant et les côtes occidentales de l'Amérique ouvraient » un vaste champ à ses entreprises, c'est de ce côté que bientôt ont été » dirigées les expéditions... (Mais) Les retours dans l'Amérique occi- » dentale consistent uniquement en métaux précieux dont l'exporta- » tion... est défendue par les douanes... Les capitaines doivent avoir » recours à la fraude pour embarquer leurs lingots; quand ils sont sans » protection, quand on sait qu'aucun bâtiment de guerre ne croise dans » ces parages pour tirer vengeance et user de représailles, le capitaine » est arrêté, le navire confisqué et l'expédition ruinée de fond d'en

Goélette « Louise-Marie ». Tableau de P.J. Claeys, 1842

Tableau appartenant à l'Etat (Administration de la Marine) cédé à titre de prêt au Musée de la Navigation à Anvers

» comble. *C'est un événement semblable qui a causé la perte totale du* » *brick « La Flore » d'Anvers, appartenant à MM. Cateaux-Wattel.*

» Il semblera peut-être étonnant que la présence d'un ou deux » bâtiments de guerre soit de nature à empêcher le retour d'une » pareille insulte au Pavillon Belge, mais il faut remarquer que ces » côtes sont divisées en un grand nombre de provinces qui sans cesse » se déclarent indépendantes les unes des autres, se font la guerre et » ne possèdent qu'un ou deux mauvais bâtiments armés tant bien » que mal. »

« Il arrive même que les bâtiments de guerre, pour éviter au » commerce toute intervention de la douane, chargent publiquement » les lingots et les espèces qui appartiennent aux bâtiments marchands » et qui doivent servir à acheter une cargaison de retour à Manille ou » à Canton. » On avait, à cette époque, une notion spéciale du droit international !

« Quant à l'archipel... chaque île renferme un repaire de pirates » et... chaque nation maritime entretient une station d'un ou de deux » bâtiments spécialement destinés à convoyer les bâtiments marchands » qui fréquentent ces parages. »

Le rapport ajoutait : « Croit-on qu'un Consul arrivant sur un » navire de guerre en bon état, installé par un nombreux Etat-major » et par un équipage exercé, ne sera pas plus respecté qu'un Consul » débarquant d'un navire marchand entre les barils et les ballots, » seul avec ses lettres de crédit ? La Belgique est peu ou point connue » hors de l'Europe; il est incontestable que son industrie toujours crois- » sante trouvera des relations avec l'extérieur avec bien plus de facilité » quand elle sera protégée par une marine créée spécialement pour » veiller à ses intérêts. »

« Trois bâtiments de guerre suffisent aux besoins de la Belgique. » Leur armement n'augmentera que d'un sixième le budget actuel de » la Marine et cela seulement à dater de 1842. »

« Les autres Etats entretiennent une flotte pour attaquer en cas de » guerre; les 8/10 des bâtiments restent dans les chantiers en temps » de paix; nous au contraire qui voulons une marine de protection... » c'est pendant la paix que nous devons nous en servir. »

« La Belgique, neutre par les traités, doit pendant la guerre que » d'autres pourraient se déclarer être à même de convoyer ses bâtiments » de commerce; on accorde que les navires de guerre étrangers ne l'in- » quièteraient pas, mais il n'en serait pas de même des corsaires et » lettres de marque qui écument la mer pendant les troubles. »

Suivait la statistique des principales marines militaires. La Hollande avait, à ce moment, 8 vaisseaux (dont 3 en construction), 20 frégates (dont 8 en construction), 18 corvettes (dont 3 en construction), 20 bricks (dont 4 en construction) et 4 bateaux à vapeur.

Le budget de la Marine de 1838 présente un Chapitre V avec un poste unique : constructions 350.000 frs. Ce montant était basé sur un rapport d'une commission qui avait été chargée d'examiner le genre de bâtiment de guerre qui convenait le mieux à la Belgique pour protéger son commerce et l'emplacement le plus convenable pour établir chantier et dépôt.

La commission instituée par arrêté du ministère des Travaux Publics Nothomb, en date du 12 juillet 1837, composée de MM. Teichman, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Smits, directeur du Commerce au ministère de l'Intérieur, Roget, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Cordemans, lieutenant-colonel du génie et La Hure, promu capitaine de vaisseau et chef de la direction de la Marine, conclut à la construction de corvettes de 24 et des bricks de 20 canons. Pour le chantier, ils choisirent Ostende, qui seule pouvait admettre ces unités dans ses écluses (militaire, Slykens, bassin) [12]. Bruges était écartée parce que le bassin situé au nord de la ville « *n'est qu'à peu de lieues de la frontière;* il est de la plus haute im- » portance de mettre les constructions à l'abri d'un coup de main » [13]. Nieuport ne convenait pas davantage : dans le chenal il ne reste à marée basse que 0 m. 20 d'eau. A Ostende, le 3e bassin n'était pas retenu pour le chantier, parce que notamment *le chemin de fer projeté aboutissait à proximité.* L'endroit choisi était un emplacement à l'est des écluses de chasse et de celle appelée écluse militaire, où le gouvernement de Guillaume avait construit un ouvrage à couronne; la largeur du chenal y était de 200 mètres, l'endroit était bien protégé.

Le devis d'une avant-cale pour un navire en construction entrait dans le moindre détail : déblais, remblais, pilotis, etc. Pour 3 cales, on arrivait à 90.000 frs. Il en était de même des devis pour une corvette, — dépenses à répartir sur 3 ans — (un tiers 60.000); pour un brick de 20 pièces (un tiers 53.000) et un brick de 18 pièces, ce dernier ne

(12) Largeur d'une corvette, en dehors des bordages au maître couple, 9 m. 90 à 10 m.; d'un brick 9 m. 20 à 9 m. 30; tirant d'eau moyen d'une corvette chargée : 4 m. 33 à 4 m. 53, d'un brick 4 m. 07 à 4 m. 20.

(13) Ce n'est qu'en cette même année (1838), que le roi Guillaume s'inclinera devant les décisions des diplomates de Londres et fera savoir qu'il acquiesce au Traité.

restant que 2 ans en chantier (2/3 96.000 et 1/3 armement, mâture et artillerie : 51.000 frs.). En tout 350.000 frs.

A ces devis, s'ajoutait la dépense de la solde du personnel et des vivres. Mais comme le brick de 18 canons ne pouvait être fini avant le commencement de 1840, il n'y avait aucune dépense de ce chef avant cette époque. En 1840, l'armement du brick pouvait se faire pour les 8/10e avec le personnel de la flottille. Toutes ces dépenses étaient soigneusement étudiées, homme par homme. Pour ce brick, (100 hommes), en 1840, on aurait dépensé 34.158 frs.; en 1841, pour le brick de 20 canons (120 hommes) 43.370 frs.; en 1842, pour la corvette (150 hommes) 56.869 frs. (y compris réparations, usure, frais d'entretien et si le bâtiment est à la mer toute l'année). Total général pour l'activité et le séjour à la mer des 3 bâtiments 134.397 frs. en 1842.

Le président de la Commission, Teichman, n'oublia pas d'adresser au ministre des Travaux Publics, en double expédition, « dont l'une sur timbre », l'état des frais de voyage dus à Mr. Roget « pour avoir visité les ports de Bruges, d'Ostende et de Nieuport ».

Il ne fut pas donné suite à ces projets malgré les explications et les justifications fournies. La situation financière du pays n'était guère brillante. Le gouvernement avait d'autres soucis. L'incertitude quant à l'avenir du pays était grande. Les dirigeants à la tête du pays n'étaient pas tous hommes d'Etat, clairvoyants et énergiques.

Cependant, le 16 mars 1840, le ministre des Travaux Publics, Mr. Nothomb, créa une nouvelle commission cette fois de trois membres pour acheter, pour le compte de l'Etat, « une coque neuve de » canonnière en remplacement de celle de la canonnière n° 8 actuel- » lement en démolition ».

Cet arrêté ministériel était basé sur l'article 6 de l'arrêté royal du 27 février 1840, portant règlement pour la pêche maritime. Personne ne pouvait critiquer la protection de nos pêcheurs, une canonnière avait pu être affectée à ce service; désaffectée, elle pouvait être remplacée par une autre coque.

La commission était composée de Mr. l'Abbé De Foëre, de Bruges, membre de la Chambre des Représentants et ardent défenseur de la Marine, de Mr. Vander Elst, François, conseiller communal à Bruxelles et directeur de la « Société Maritime » et de Mr. Sinave, Pierre, armateur à Bruges. L'article 3 de l'arrêté donnait un mandat précis à la commission; ses membres « se concerteront sur les moyens à prendre » pour acheter, au prix le plus avantageux, pour l'Etat et sauf appro-

» bation... la coque de la goélette « La Louise » actuellement en chantier à Bruges. Dans la lettre que le ministre adresse aux trois membres, il ajoute qu'il résulte des renseignements qu'il vient de recevoir que les constructeurs Van Gheluwe seraient disposés à vendre la coque dont il s'agit, avec la « mâture et deux embarcations », moyennant la somme de 274 francs par tonneau de jauge, outre la prime de 30 francs par tonneau, à laquelle ils ont droit en vertu de la loi du 7 janvier 1837. Il s'agit des primes à la construction que cette loi rétablit. La lettre ajoute : « Il serait peut-être utile de cacher aux constructeurs le » nom de l'acheteur jusqu'à la signature du contrat, afin d'éviter des » prétentions auxquelles l'Etat se trouve plus souvent exposé que des » particuliers ».

Trois jours plus tard, le 19 mars 1840, un contrat fut signé par les membres de la commission et MM. P. et A. van Gheluwe et approuvé par le ministre le 21 mars. Ce contrat fut enregistré « gratis » le 23 mars (Annexe III). Il stipule que les membres agissent au nom du ministre, qu'il s'agit de la goélette « Louise-Marie » (14) et non plus « La Louise » et que le prix est de 240 francs par « tonneau d'un mètre et demi cube de jauge de douane ». Le tonnage n'est pas donné, pour qu'on ne puisse pas se rendre compte que la « coque et ses accessoires » sont plus importants que ceux de la canonnière qu'on remplace.

Le 21 mars, le ministre fait savoir aux frères van Gheluwe qu'il ratifie le contrat et demande que le nom de l'acquéreur soit tenu secret, jusqu'à la prise de possession de la coque par le Lieutenant de Vaisseau Eyckholt, désigné à cet effet. Que de prudence pour éviter la réaction parlementaire !

La prime à la construction fut liquidée; elle avait été promise dès le 18 mars 1839, par les ministres de l'Intérieur et des Affaires Etrangères, ce qui fait supposer que « La Louise » était sur chantier depuis près d'un an.

Les trois membres de la commission, en transmettant officiellement, le 24 mars 1840, le contrat au Ministre, lui disent être heureux d'avoir réussi à obtenir une diminution de « 34 francs par tonneau de jauge légale » sur le prix envisagé.

Le 13 mars, le Lieutenant de Vaisseau Eyckholt, François Joseph, qui, le premier aura le commandement du navire, et van Gheluwe

(14) Cette unité fut appelée « Louise-Marie » en l'honneur de la première reine des Belges.

frères signent une déclaration de remise de la goélette « Louise-Marie ».

P. Van Gheluwe donna des renseignements sur la construction du navire, notamment le 30 septembre 1840 et le 10 juin 1841; il transmit les plans et fit ressortir que le placement de la mâture était calculé « sur le plan » comme goélette de guerre, tandis que le « Louise-Marie » portait ses mâts comme bâtiment marchand. Suivaient les dimensions principales de la mâture, pour navire marchand et navire de guerre, celui-ci ayant les mâts plus élevés, les vergues plus réduites, sauf celle de misaine.

La goélette est mise en service. Un arrêté royal de juin 1840 règle la campagne du navire qui quitte Ostende, le 5 juillet, pour la campagne de la pêche aux Féroé; la goélette fera ensuite son deuxième voyage, vers Lisbonne, pour y conduire notre représentant diplomatique, ce qui ne manqua pas de donner prétexte à certains parlementaires pour critiquer le gaspillage des deniers publics.

Eyckholt était arrivé à Lisbonne, le 6 décembre 1840, après une heureuse traversée de onze jours. Lorsque le chargé d'affaires de Beaulieu descendit à terre, il le salua de 11 coups de canon. Le 16, à l'occasion de la fête de Léopold I^{er}, il fit des promotions parmi l'équipage, nommant matelots de 2e classe, 4 matelots de 3me et 3 mousses matelots de 3me, le bâtiment fut pavoisé et on tira une salve de 101 coups de canon. Notre chargé d'affaires adressa au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, à ce moment Mr. Lebeau, une dépêche rendant hommage à Eyckholt et à ses officiers; Eyckholt « officier » du plus grand mérite, marin distingué, homme modeste (qualité rare » par le temps qui court) », ajoute Beaulieu, mais son observation est de tous les temps, de plus « parfaitement élevé... ».

Quant au « Marie-Louise », « tous les navires... ont été dépassés » par la goélette, de manière à se trouver en très peu d'heures hors » de vue ».

Beaulieu fut très heureux d'avoir eu cette occasion de juger... « des ressources que pourrait nous offrir notre corps d'officiers de » marine, si nous possédions un matériel convenable... L'impression » produite... prouve tout le bon effet qui sortirait de pareilles expédi- » tions plus fréquemment renouvelées ».

Le retour se fit dans des tempêtes ininterrompues. Un matelot fut enlevé par les lames à hauteur du cap Finistère.

Signalons encore que dans les comptes du voyage, figurent 25 frs. pour sangsues à Lisbonne, 2 fois 100 frs. pour le pilotage de sortie et d'entrée à Ostende, et une centaine de francs pour chaloupes et haleurs

à Ostende, ce qui indique que les services de l'Etat n'étaient ni très étoffés, ni définitivement organisés.

Le 23 janvier 1841, le ministre Lebeau fait savoir à Mr. Van Praet, « Ministre de la Maison du Roi », au Palais de Bruxelles, que le Lieutenant de Vaisseau Eyckholt est rentré, qu'il sera à la disposition du roi tel jour « présumant qu'il pourrait être agréable à S.M. de s'entretenir avec lui ». Léopold I[er] s'intéressait même au comportement du navire en mer.

Après Eyckholt, ce sera le Lieutenant de Vaisseau Petit qui commandera la goélette pour surveiller la campagne de pêche suivante; nous trouvons encore des rapports d'octobre 1841, au ministre sur les îles Shetland, les Iles Féroé et les Orcades. Aux Féroé, les hommes se livrent à la pêche du cachalot qu'on trouve en grande abondance, la pêche de la morue leur est défendue; les femmes travaillent la laine de 50.000 moutons qu'on y tue tous les ans. Les produits sont achetés à prix très bas par une compagnie qui en a le monopole et paie de ce chef une redevance élevée au roi de Danemark. Cette compagnie fait acheter très cher par les habitants les denrées et autres objets de première nécessité qu'elle importe dans les îles. De plus, les deux tiers du produit de la pêche du cachalot sont perçus au profit de la couronne. Il en résulte, dit le commandant, que les habitants, quoique laborieux et sobres, ne parviennent que difficilement à subvenir à leurs besoins.

Cependant, le commandant dit un peu plus loin : « Instruit que » depuis longtemps le Danemark cherchait à vendre les Féroé, j'ai » pensé que cette acquisition faite par la Belgique offrirait plusieurs » avantages... » qu'il énumère longuement. La suggestion retint l'attention royale.

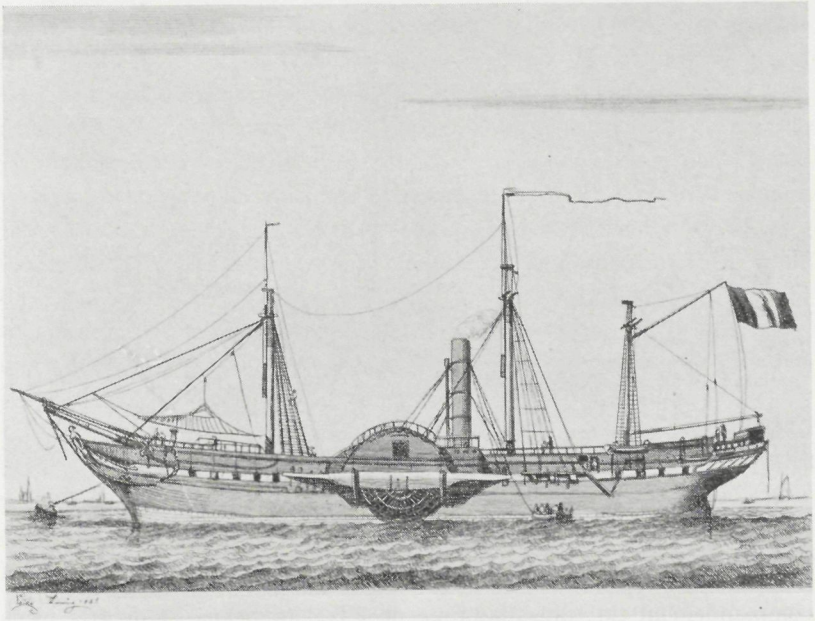
Le commandant signala encore qu'un grand nombre de pêcheurs belges prennent la morue dans la partie nord-ouest des Féroé; la nécessité d'un navire de guerre bien approvisionné pour la protection de la pêche ne saurait être contesté; une seconde goélette devrait être acquise, si, ainsi que tout le porte à croire, notre pêche nationale prend de l'extension. A l'appui de sa demande, le commandant relève l'exemple d'un *pêcheur d'Anvers* qui a dû retourner ayant des hommes malades à bord.

C'est à la même époque, — coïncidence sans aucun doute —, que paraît le 22 octobre 1841, un arrêté du ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, comte de Briey, sur le service des vivres de malades à bord des bâtiments de l'Etat. « Les vivres destinés à la nourriture » des malades, tels que conserves de toute nature, vins, sirops, con-

» fitures, sucre, etc. seront confiés à l'officier d'administration du » bord ». Celui-ci « aura soin de faire nettoyer les emplacements qui » leur sont destinés », les notions d'hygiène semblaient encore rudimentaires. « Les comestibles avariés ou gâtés ne pourront être jetés à la » mer, exceptés ceux qui, par leur corruption, exhalent des odeurs » fétides et nuisibles à la santé de l'équipage ». Suit une réglementation sévère pour constater les pertes des récipients. Si, même pendant une action avec l'ennemi, une bouteille était cassée, une commission devait dresser un procès-verbal. Registres de consommations, registres de mutation, registres d'inventaire et d'approvisionnement, réquisitoires en double expédition pour obtenir des vivres de malades, la paperasserie est complète. La tentation devait être bien forte pour un membre de l'équipage d'obtenir un verre de vin ou un morceau de sucre !

NOUVELLES INITIATIVES

Pourtant, le gouvernement, à ce moment, poussé par le roi, a le ferme désir de pratiquer une politique maritime.

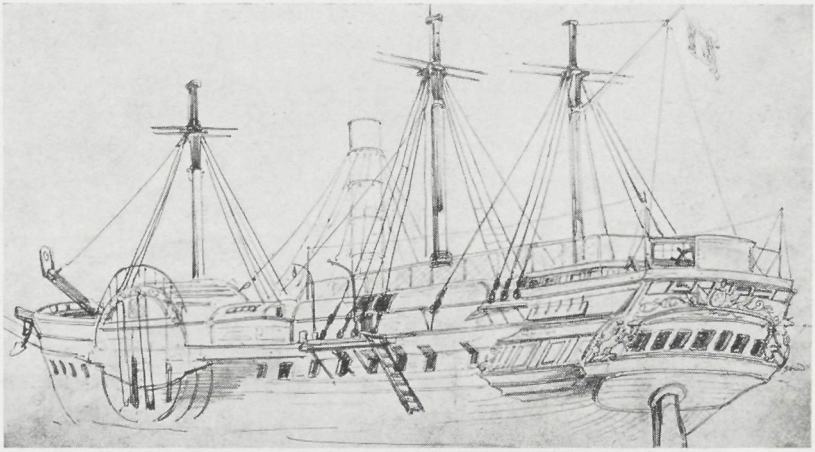


Bateau à vapeur « British Queen »
Eeau-forte d'Egide Linnig. 1845

Il acquiert de la « Compagnie Anglaise et Américaine » deux bateaux à vapeur « British Queen » et « Président » qu'il se propose de remettre à la disposition de MM. Cateaux-Wattel, George Jolly et Jules Le Jeune, aux fins de les faire naviguer entre Anvers et New-York. L'Etat assure à la société anonyme qui doit être constituée, un subside à payer en 14 annuités qui doit lui permettre d'amortir le fonds social de 790.000 francs, moins 30.000 frs. qui sert de cautionnement pour la gestion. Indépendamment du transport gratuit du courrier et d'objets expédiés par l'Etat jusqu'à concurrence d'un tonneau de mer, le gouvernement peut disposer à chaque voyage de deux places, réservées aux industriels du pays et à ses agents nourris gratuitement « sauf pour le vin » et peut placer à bord 18 hommes appartenant à la marine de l'Etat pour concourir au service du navire.

Le dossier contient une expédition de la constitution de la société, qui eut lieu, le 16 avril 1841, par devant le notaire Xavier Antoine Gheysens d'Anvers.

Seul, le « British Queen » put être mis en service, le 4 mai 1842. Ce fut encore Eyckholt qui, remplaçant le capitaine anglais, prit le



Bateau à vapeur « British Queen » (vue sur la tranche bâbord)
Dessin de Hendrik F. Schaefels

commandement du transatlantique de 2.000 tonneaux et de 234 pieds de longueur, à son second — et dernier — voyage. Le gouvernement, effrayé de la perte que laissait l'exploitation de ces quatre traversées,

mit fin à cette grande initiative en mettant le « British Queen » en vente [15].

Voici une autre initiative qui se termina aussi lamentablement !

Un sieur Commaille avait été recommandé, en 1840, pour remplir les fonctions de consul au cap de Bonne Espérance. Dès qu'il fut nommé et avant d'occuper son poste, il s'occupa de créer une expédition commerciale vers des parages avec lesquels la Belgique n'était pas en relations, et il obtint du gouvernement, par arrêté royal du 30 mai 1841, un équipage de la marine de l'Etat pour monter le navire qu'il destinait à cette expédition. Après que Commaille eut fait plusieurs tentatives sans résultat pour affréter une unité, une société se constitua pour acheter un bâtiment, « Comte de Flandre » qu'elle loua ensuite à Commaille. Avec des lettres de recommandation du ministre de l'Intérieur, Commaille parvint à avoir une cargaison presque complète fournie par 30 industriels.

Les actionnaires entendirent soumettre ses opérations au double contrôle du capitaine, « qui avait commandé de 1815 jusqu'en 1830 les plus gros bâtiments marchands dans l'Inde et en Chine », et d'un comptable délégué par eux.

Dès le début, le gouvernement avait déclaré ne pouvoir accepter de responsabilité sur les résultats de l'expédition. Au surplus, le 3 mai 1841, il avait objecté que toutes les dépenses n'avaient pas été envisagées, telles les assurances de la coque et de la cargaison. Commaille escomptait aussi embarquer 25 jeunes gens qui auraient payé 3.200 francs chacun pour prendre part à l'expédition; le nombre des amateurs et le montant de la participation paraissaient nettement exagérés. Le navire devait toucher des points nombreux, la Péninsule, l'Amérique du Sud, l'Afrique, le Golfe Persique, les Indes, la Chine, le Japon, les Philippines, faire éventuellement le tour du monde, rester parti deux ans. Projet téméraire et dont les frais ne pouvaient être couverts par la vente de quelque trois cents tonnes de marchandises.

Le 18 avril 1842, Commaille fit savoir au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, qu'il avait affrété le « Nijverheid », armateur Jonckheer, brick de 220 tonneaux, du port de Bruges. Le navire devait encore recevoir un doublage en cuivre et de nouveaux aménagements. Vu son tonnage réduit, Commaille envisageait d'affréter un

(15) Voir « Les Belges et la Mer », La Politique Maritime Belge, pages 103 et suivantes.

second navire de 159 tonneaux ce qui, d'après lui, était tout à l'avantage de l'expédition, puisque celui des deux dont la cargaison était vendue pouvait rentrer immédiatement au pays. De l'embarquement de 25 jeunes gens il n'était plus question. Le ministre lui répondit, le 29 avril, qu'il ne pouvait envisager l'octroi d'un second équipage, l'armement du « British Queen » et du « Macassar » nécessitant l'utilisation de la réserve de la Marine. Le 3 mai, le ministre fit également savoir que le certificat du Lloyds Register envoyé par Commaille, n'admettait le navire que « on the second description of the first class » ce qui n'était pas la première classe. C'est alors que Commaille trouva le brick « Comte de Flandre ».

Le 11 juillet 1842, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine décida que le brigantin « Les Quatre Journées » serait mis hors de service et que son commandant le Lieutenant de Vaisseau Heyde serait mis à la disposition de Mr. Commaille, l'équipage du brigantin étant réparti sur les diverses canonnières (16). Commaille insista, le 25 juillet, pour avoir tout un équipage; il se trouvait, disait-il, dans l'impossibilité la plus absolue de se procurer, soit à Bruges, soit à Ostende, les hommes en état de gréer le « Comte de Flandre ». Satisfaction lui fut donnée. Heyde lui-même signala, le 30 juillet, que le port d'Anvers était complètement dénué de bons matelots, du fait que trois bâtiments hollandais en armement pour la Compagnie des Grandes Indes avaient fait recruter leurs équipages sur cette place.

Nouvelle demande le 21 août : Commaille fait adresser au ministre par les intéressés à la cargaison et au navire (dont le constructeur Mr. P. van Gheluwe, à Coolkerke-lez-Bruges, qui a vendu le navire), une demande d'obtention d'artillerie, d'armes et de munitions pour que le navire soit considéré comme transport de guerre, « tel qu'en pareilles circonstances cela s'est pratiqué dans les pays voisins », pour échapper notamment à de multiples frais. Malgré de vives insistances, le ministre refuse, « le gouvernement restant étranger à cette entreprise ».

Alors, le 21 septembre 1842, Commaille implore le ministre de l'Intérieur de lui ouvrir un crédit ou de lui donner un subside de 6.000 francs pour couvrir ces frais, lui-même ayant déjà dépensé plus

(16) Le brigantin « Les Quatre Journées » et les canonnières 2 et 3 se trouvaient hors de service dans le « grand bassin » (Bonaparte) à Anvers; ils y seront vendus, le 26 décembre 1842 par l'administration des Domaines, à n'importe quel prix, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine estimant qu'il était inutile de faire beaucoup de frais d'affiches et d'annonces « surtout hors de la ville d'Anvers ».

de 14.000 frs. pour cette entreprise, dans laquelle « plus de 600 personnes sont intéressées ». Le ministre de l'Intérieur envoie la demande à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine, qui lui répond que les armes ont déjà été achetées, qu'elles peuvent être évaluées à 1.500 frs. et constituer une garantie pour le département de l'Intérieur, si celui-ci veut avancer de l'argent. Cet échange de balles n'eut pas de suite.

Mais le 26 septembre, Nyssens, l'agent comptable du bord, jette un cri d'alarme et signale la négligence et l'incapacité de Commaille. Celui-ci a obligé ses souscripteurs à payer le fret à raison de 4.475 francs par mois à dater du 1er août, alors que la coque seule du navire existait et qu'elle n'était pas encore doublée de cuivre. Il est venu un seul jour pour l'embarquement des marchandises et on ignore dans quel ordre celles-ci doivent être embarquées. Déjà 86.200 francs sont dépensés aux frais de la cargaison; or, la majeure partie des marchandises sont fabriquées « exprès pour l'exportation » et ne pourront se vendre en Belgique qu'avec une perte énorme. Nyssens avertit les 5 principaux souscripteurs et annonce sa démission si des mesures ne sont prises.

Commaille se doute bien qu'on commence à suspecter sa compétence. Il demande au ministre des Affaires Etrangères, le 1er octobre, d'autoriser le commandant à lui prêter son concours dans toutes ses opérations; ce serait en quelque sorte un contrôle constant et une garantie en plus qu'il offrirait au gouvernement. Le ministre ne semble pas avoir répondu.

Entretemps, le navire quitte Ostende, le 17 octobre 1842, et le 23 octobre, il entre en relâche forcée à Ramsgate, ayant perdu, le 22, dans une tempête violente du sud-ouest, son mât de misaine et tout son gréement, ainsi que le mât de perroquet et le bout-dehors de grand foc. Heyde, dans son rapport, ajoute « in fine » : « J'allais » oublier de vous dire que le mât de misaine, à l'endroit de la fracture » première, était dans un état de pourriture complète et qu'il avait » été rapiéceté comme tous mes officiers et tout mon équipage l'ont » vu ». Mais, lui, n'avait-il rien vu, alors qu'il présidait au gréement du navire ?

L'aventure était terminée; mais jusqu'en 1844 il y eut des palabres, des disputes et des procès. Commaille quitte le bord à Ramsgate, loge à terre, fait cependant chercher ses repas à bord du navire, entretient insuffisamment sa femme et ses enfants, tâche d'emprunter quelques livres sterling, se dispute avec l'agent comptable. Un passager, un

certain Bauchau, prend des attitudes qui ne plaisent pas au commandant; des scènes éclatent entre eux; Heyde interdit à Bauchau le séjour du navire.

Commaille retourne en Belgique, voit les industriels, leur demande d'exiger la démission de Heyde. Celui-ci, prévenu, se justifie auprès du ministre par une lettre du 28 novembre 1842 : « Commaille aurait » voulu insinuer que lui, commandant, l'avait presque forcé à lui accor» der 5 % sur le fret du navire et 25 % sur les passagers embarqués ». Et Heyde, officier de l'Etat, explique comment un tel contrat, qu'il ne peut nier, a été signé : s'il n'avait pas cédé son logis à bord on n'aurait pu accepter aucun passager; quant au fret, ce « chapeau » revient à tout capitaine au long cours, « comme le reçevaient même les » officiers de la Marine Royale hollandaise, alors que les vaisseaux » de guerre transportaient, francs de fret, les cafés et les autres pro» duits de Java ». Cette prime était accordée « pour la responsabilité que prenait le capitaine en signant les connaissements du navire », et cette signature avait été exigée par la compagnie d'assurance. Heyde prétend au surplus, avoir signalé le fait à La Hure et celui-ci aurait déclaré que 25 % sur les passages était peut-être exagéré ! Heyde affirme encore que ces mêmes conditions ont été accordées au Lieutenant de Vaisseau Vanden Broeck, commandant le « Macassar ». On pourrait faire beaucoup de commentaires sur de tels procédés; bornons nous à rappeler que nous sommes en 1840, au milieu de toutes les difficultés de nos premiers pas, manque de cadres, insuffisance de l'administration, essais timides et tatillons d'une première expansion.

Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine demande, le 15 décembre 1842, au représentant du roi à Londres, Sylvain van de Weyer, de faire une enquête sur les faits qui se sont passés à Ramsgate. Mr. Drouet est chargé de s'en occuper et rédige, le 23 décembre, un rapport de 22 pages adressé au ministre des Affaires Etrangères, comte de Briey; il y relève les embarras financiers du consul et le caractère impérieux et vindicatif du commandant. Il relate aussi une histoire de caisse de quincaillerie, ouverte en mer par Commaille, alors qu'elle ne lui appartenait pas et qu'il avait engagée à Bruges, à M. Jonckheer, en garantie d'une somme d'argent. Il confirme également l'indépendance, la vivacité, la brusquerie du caractère de Mr. Bauchau. Quant à Commaille, il constate qu'il se trouve dans de graves embarras pécuniaires et que les moyens qu'il emploie pour en sortir ne sont pas propres à lui faire conserver intacte « cette considération dont un fonctionnaire, un consul devait être toujours entouré ».

En ce qui concerne Heyde, il apprend que les jeunes officiers, n'avaient pas à se louer de ses procédés; ils craignaient les traitements qu'ils pourraient avoir à subir pendant le long voyage qu'ils allaient entreprendre. Le consul se demande enfin si les arrangements de Heyde avec Commaille sont bien conformes aux lois et aux usages maritimes. Et il conclut en disant que si le voyage devait continuer, et l'intérêt national le demande, il faudrait envisager une modification dans le personnel de l'expédition.

Comme résultat apparent de l'enquête, le ministre des Affaires Etrangères mande, le 2 janvier 1848, à Heyde, au sujet de Bauchau qu'aux termes de l'Ordonnance de 1681, il n'a le pouvoir de renvoyer un passager qu'avec l'autorisation du consul et que les actes d'un capitaine ne sont pas à l'abri de tout examen ou de tout contrôle. Heyde répond qu'il n'a pas connaissance d'une Ordonnance de 1681 et témoigne ses regrets s'il a outrepassé ses pouvoirs, mais il a dû agir séance tenante pour éviter un grave conflit.

Au cours de ce même mois de janvier 1843, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine et celui de l'Intérieur échangent une correspondance au sujet de la responsabilité éventuelle de l'Etat dans l'aventure et d'un recours des industriels contre eux. De part et d'autre, on résume les rétroactes, on envisage un compromis, on reste sur ses positions.

En mai 1843, le navire est toujours à Ramsgate, détenu par suite des dissensions entre les assureurs, les armateurs et les industriels intéressés dans l'entreprise. Les assureurs (Compagnie d'Assurances de l'Escaut, Compagnie d'Assurances Maritime et Fluviale du Brabant septentrional) demandent à prendre connaissance du rapport de Heyde sur le sinistre.

En juillet, Jonckheer, de Bruges, se plaint de ce que Heyde, rentré en Belgique, a confié aux assureurs que le mât de misaine était pourri, alors qu'à la demande des chargeurs, il n'avait pas porté le fait dans son protêt de mer. Il aurait agi dans le même sens pour une affaire analogue pour une maison d'Amsterdam, ce qui a eu pour résultat que son armateur n'a pas été remboursé. « Heyde a reçu un beau certi- » ficat des assureurs, mais depuis lors il n'a pu trouver d'autre com- » mandement dans toute la Hollande. » Décidément Heyde ne sort pas grandi de l'aventure.

Le 1er septembre 1843, le commandant du « Louise-Marie » reçoit l'ordre de se rendre à Ramsgate et d'embarquer la majeure partie de l'équipage, les vivres et les habillements. Protestation, le 4 octobre,

par huissier contre cet ordre et mise en demeure de remettre l'équipage à bord, de la part de MM. G.F. Hubart « Directeur provincial des postes de la province de Liège », C. Henkart, propriétaire, Pierre van Gheluwe, constructeur de navires et H. Jonckheer, négociant, les deux derniers co-propriétaires fréteurs du brick belge, « Comte de Flandre ».

En février 1844, les difficultés entre armateurs et affréteurs du brick étant résolues, un détachement de 8 matelots est envoyé à Ramsgate pour ramener le navire à Ostende. Il y arrive le 18 février.

Devant ces échecs, dus à la grande inexpérience des dirigeants, on peut exprimer des regrets; il convient aussi d'admirer ceux, et surtout le roi, qui n'ont jamais désespéré de leur pays et qui ont continué, malgré tout, à encourager les initiatives, nombreuses, qui se faisaient jour.

Cette période de 1839 à 1848 est une grande transition, un acheminement ingrat vers de meilleures réalisations. Energiquement, le pays tente de se maintenir, de se former et de s'étendre. Période instructive, inefficace à bien des égards, mais grande par la ténacité de certains hommes.

Qu'on se souvienne aussi de la situation politique internationale de ces moments, qui crée des angoisses sans nombre à ceux qui ont la responsabilité du pouvoir !

Après 1839 et la perte de deux provinces, viennent 1840 et la rupture de l'entente cordiale entre l'Angleterre et la France, à la suite des événements d'Orient. L'antagonisme des deux principaux garants de notre indépendance peut nous être fatal. Déjà, en 1836, la France a parlé d'une union douanière avec la Belgique et des négociations nouvelles s'amorcent en 1840 et en 1841. Et l'Angleterre immédiatement fait entendre des remontrances menaçantes !

Il faut encore régler des questions pendantes avec la Hollande : le 5 novembre 1842, un traité entre les deux royaumes, complété le 8 août 1843 par une convention définitive, tranche les questions de navigation et de finances et fixe le tracé des frontières.

L'attitude des cinq Grandes Puissances restera, jusqu'en 1848, peu bienveillante à l'égard de notre pays.

Cependant, un Chef travaille dans le silence de son cabinet. Il fait agir les hommes. Il étend son influence personnelle. En 1836, le neveu du roi, Ferdinand, monte sur le trône du Portugal; un autre neveu, Albert, en février 1840, épouse la jeune reine d'Angleterre,

Victoria, fille de sa sœur qui avait épousé le duc de Kent; la même année, une de ses nièces épouse le duc de Nemours, et, trois ans plus tard, son neveu Auguste s'allie à la princesse Clémentine d'Orléans.

Mais Léopold reste préoccupé. L'horizon est menaçant. Il veut d'autres hommes autour de lui. Le cabinet de Theux, au pouvoir du 4 août 1834 au 18 avril 1840, a été renversé, en réaction contre l'adoption du Traité des XXIV articles. Jos. Lebeau, ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, devient chef du Gouvernement; puis J.B. Nothomb constitue le ministère du 13 avril 1841 jusqu'au 30 juillet 1845.

Les négociations avec la France sont reprises en novembre 1842; un traité de commerce est approuvé le 13 décembre 1845. Un traité sera conclu, le 1er septembre 1844, avec la Prusse et la Confédération germanique, conséquence logique du plan de 1834 en vue de l'extension du trafic par la voie ferrée vers Cologne.

La crise économique s'atténue. Des droits protecteurs sont établis sur divers produits, des droits différentiels sont appliqués pour protéger la marine marchande (17). Mais déjà des mesures de libération doivent être prises.

C'est alors qu'en 1845, une crise alimentaire, — maladie des pommes de terre, rouille du seigle, — s'ajoute à la crise linière qui sévissait en Flandre, par suite de la création des filatures et tissages à vapeur. En même temps, les progrès du capitalisme et du machinisme bouleversent l'ordre social.

La disproportion du coût de l'existence et de la rémunération du travail augmente. A l'insuffisance de l'alimentation, du vêtement et du logement, il faut ajouter l'ivrognerie, l'imprévoyance de l'ouvrier, le travail des enfants à 9 ans, et même plus tôt, de cinq heures du matin à midi et de une heure à huit heures du soir, en été, et de la pointe du jour à midi et de une heure à dix heures du soir en hiver.

Cette misère, cette dégradation intellectuelle des prolétaires, expliquaient l'enrôlement de marins à des salaires infimes pour des travaux excessivement durs.

Et dans cette atmosphère d'angoisse extérieure et de vie pénible d'une partie du peuple, la politique intérieure évolue. L'unionisme, l'entente entre les deux grands partis dans l'enthousiasme de la lutte pour la liberté, tend à disparaître; le sectarisme reprend ses droits.

---

(17) Voir les « Belges et la Mer », pages 101 et suivantes.

Après les élections de 1845, Sylvain van de Weyer constitue un ministère du 30 juillet 1845 au 31 mars 1846; puis de Theux le remplace jusqu'au 12 août 1847. Le groupe libéral se scinde et l'élément le plus actif amène la victoire aux élections de juin 1847. Rogier constitue son cabinet le 12 août 1847.

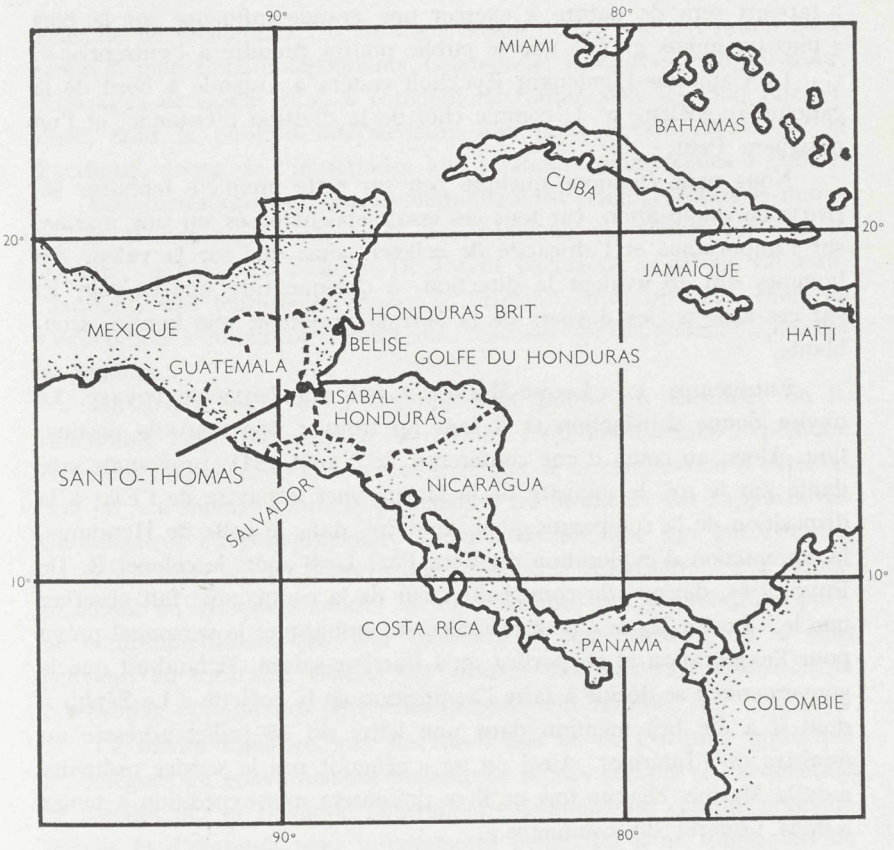
Il faut se remettre dans l'esprit de cette ambiance intérieure et extérieure, pour bien juger des timides efforts qui furent faits alors en faveur de notre expansion économique et d'une marine. Il s'ajoutait à ce souci d'étendre les affaires commerciales, le désir d'appliquer l'expatriation comme remède au paupérisme.

C'est à cet égard que les essais de colonisation ou d'établissement de comptoirs à l'étranger, présentent un intérêt incontestable.

GUATEMALA, PREMIERE GRANDE ENTREPRISE D'ETABLISSEMENT DE COMPTOIR

Le 9 juillet 1841, Mr. Nothomb, ministre de l'Intérieur, cette fois, fait savoir à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine, qu'il approuve moyennant quelques conditions de contrôle et de sauvegarde des actionnaires, les statuts d'une société, dite de la Colonisation de l'Amérique centrale, (ultérieurement appelée « La Compagnie belge de Colonisation »). Il fait observer que le gouvernement pourra exiger que le navire, qui sera envoyé pour faire l'exploration des contrées où s'établira la colonie (Guatemala) touchera l'île de Pinos et celle de Cozumel, « qu'il a été question d'acquérir pour compte de la Belgique ». Le ministre ignore si la société demandera à l'Etat un navire ou seulement un équipage pour monter celui qu'elle noliserait. Dans tous les cas, le commandement devrait être confié à un officier capable, à Mr. Eyckholt, par exemple, — dont le roi a pu apprécier l'esprit et la compétence, — parce que, dans ce cas, il pourrait recevoir du gouvernement la mission d'examiner les chances de colonisation au Guatemala.

Nothomb exprime à nouveau le vœu de voir, à l'occasion de cette entreprise, son collègue se décider à acquérir un navire de 250 à 350 ou mieux encore de 400 tonneaux, qui manque essentiellement pour les entreprises ou explorations commerciales que le gouvernement voudrait tenter ou favoriser. Il ajoute : « Je regrette que le manque de » fonds ne permette pas à mon département de vous offrir son concours » pour cet objet. Mais je crois que vous êtes mieux partagé ».



Carte de Guatemala

En effet, le « Louise-Marie » a été acheté. La politesse de ces termes laisse entrevoir l'insistance de certains hommes prévoyants pour obtenir les moyens élémentaires d'assurer l'expansion belge, mais aussi l'incurie ou l'ignorance de certains autres à un moment crucial de la vie du pays.

Le 24 juillet, Nothomb doit rappeler sa lettre à son collègue. Il insiste pour connaître le nom de l'officier qui commandera le navire (simple pressentiment ?) et pour savoir si on pourra lui confier « le » soin important et délicat d'éclairer le gouvernement sur les chances » et les avantages qu'offre la colonisation de cette partie de l'Améri- » que... Il faut qu'il présente toutes les garanties désirables, car son

» rapport sera de nature à exercer une grande influence sur la part » plus ou moins grande que le public pourra prendre à l'entreprise ».

Le Capitaine-Lieutenant Eyckholt restera à Ostende à bord de la canonnière-goélette n° 1, comme chef de la division d'Ostende, et l'on désignera Petit.

Nous nous étendons quelque peu sur cette première tentative sérieuse de colonisation, car tous ces essais étaient basés sur une marine, sur l'importance et l'efficacité de celle-ci, ainsi que sur la valeur des hommes qui en avaient la direction, à quelque titre que ce soit. Et sur ces aspects, les dossiers de la Marine projettent une lumière troublante.

Entretemps, le « Louise-Marie » a fait son deuxième voyage. Le navire donne satisfaction et il faut lui trouver une nouvelle destination. Alors, au cours d'une conférence, le 2 août 1841, provoquée sans doute par le roi, le ministre de la Marine met le navire de l'Etat à la disposition de la compagnie pour conduire, dans le golfe de Honduras, la commission d'exploration du Vera Paz. Le 8 août, le colonel R. De Puydt ([18]), délégué du comité directeur de la compagnie, fait observer que le « Louise-Marie » peut difficilement embarquer le personnel prévu pour l'exploration et ne partira qu'à l'arrière-saison. Il faudrait que le gouvernement se décide à faire l'acquisition de la goélette « Le Zéphir » dont il a été fait mention dans une lettre du 25 juillet adressée au ministre de l'Intérieur. Ainsi on ne « gênerait pas le service ordinaire » de la Marine, chaque fois qu'il se présentera une expédition à tenter » dans l'intérêt du commerce ».

Il n'est donné aucune suite à cette suggestion. Entretemps, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine passe la main à un successeur. Le 4 septembre, De Puydt R. confirme au nouveau ministre les dispositions prises concernant l'exploration projetée du Vera Paz, « qui ressortissent de la division du Commerce, ministère de l'Intérieur », et demande que le navire « *La Louise* » soit mis à la disposition de la compagnie pour le 15 octobre au plus tard.

La même lettre suggère que « Mr. le Colonel De Puydt, l'un » des membres de la commission qui serait chargée de présenter aux » différents gouvernements du pays, des projets de traités de com- » merce et d'amitié », soit revêtu d'un caractère officiel. L'Amérique centrale — autrefois colonie espagnole sous le nom de Capitainerie

(18) Remi De Puydt, colonel du génie, né à Poperinghe le 4 août 1789.

générale de Guatemala, — formant depuis 1823, une fédération composée de cinq Etats indépendants, Guatemala, Honduras, San Salvador, Nicaragua et Costa Rica, il convient de traiter avec les cinq républiques, dont la position intermédiaire aux deux océans Atlantique et Pacifique, donne de l'importance aux relations commerciales à établir.

Une correspondance assez volumineuse est échangée entre le ministre et la compagnie au sujet des personnes à embarquer sur la goélette, la place est réduite; De Puydt partagera la cabine du commandant, une tenture les séparera... Hélas ! entre les deux chefs de l'expédition s'établiront bientôt des relations qu'on pourrait qualifier de tendues.

Un arrêté royal du 7 octobre 1841 publié au Moniteur du 9, sanctionne l'établissement de la colonie. Cependant, nulle expédition de colons ne pourra se faire avant le retour de la commission d'exploration ou, du moins, avant la publication au Moniteur des rapports des commissaires du gouvernement. Celui-ci déclare que son but essentiel est de s'éclairer sur les chances que présente la colonisation; il a principalement en vue de s'assurer si les personnes qui y prendront part, ne compromettraient pas leur existence et leur fortune, ou si elles peuvent, au contraire, espérer d'y trouver une existence assurée et la perspective d'avantages pour elles et pour leur famille.

Le navire touchera aux îles de Pinos et de Cozumel pour que les délégués du gouvernement puissent se rendre compte si l'acquisition de ces îles par la Belgique pourrait être avantageuse comme point de relâche et d'entrepôt pour le commerce belge. Ici il ne s'agit plus de colonisation, mais de facilités pour le commerce avec les îles de la mer des Antilles et avec le continent américain, « à l'instar de ce qu'est Singapour dans les mers des Indes orientales »...

L'aide-major du navire, Mr. Dechange devra essayer de ramener des acquisitions précieuses pour les naturalistes.

Dechange et un employé du ministère de l'Intérieur, 't Kint, forment, avec le commandant Petit, la délégation gouvernementale. La Marine ne pourra pas payer la nourriture de 't Kint, l'Intérieur devra verser pour lui 600 francs pour six mois à l'officier chargé de la table de « La Louise ».

Le 19 octobre, la Compagnie belge de Colonisation donne au ministre de l'Intérieur des précisions au sujet du voyage. D'Ostende au golfe de Honduras, la traversée prendra de 40 à 45 jours. Un séjour de deux mois est prévu pour permettre à la commission d'établir un premier rapport sur la question de salubrité et sur celle des qualités

agricoles du terrain. En arrivant dans le golfe de Honduras, le navire devra d'abord toucher le fond de la baie de Santo Thomas, pour permettre à la commission de faire une première exploration des points où l'on se proposerait de fonder « une ville maritime ». Cette relâche ne comporterait que deux ou trois jours. De là, le navire se rendrait à l'embouchure du Rio Dulu, pour y attendre le bateau à vapeur « Le Vera Paz », qui fait le service de poste entre Bélise et Isabal, et qui embarquera la commission pour la conduire à ce dernier endroit. Puis, le navire pourra rentrer en Europe. Pendant les deux mois de séjour, le navire pourrait visiter Cozumel et Pinos.

Le 9 novembre 1841, La Hure passe à Ostende la revue de l'équipage composé de 50 hommes, dont le Lieutenant de Vaisseau Petit, les enseignes Hoed et Roose, les aspirants Van Zuylen, Tratsaert et Du Colombier. Treize passagers sont embarqués dont De Puydt, « passager de la chambre du commandant », sept autres passagers « à la table des officiers » et 5 passagers « à la ration du bord », dont la plupart désignés par le ministre de la Guerre pour faire partie de la commission d'exploration ou aider celle-ci dans ses travaux.

Le 10 novembre, le « Louise-Marie » part d'Ostende. Il arrive à Santo Thomas, le 5 janvier 1842, après 59 jours de traversée. Le 12 janvier 1842, les passagers et les membres de la commission s'embarquent sur le bateau à vapeur pour se rendre à Abbotsville. Le 18 mars 1842, Sylvain van de Weyer, annoncera de Londres que l'administration de la compagnie anglaise avait reçu des nouvelles annonçant l'arrivée de la commission à Abbotsville, le 26 janvier.

Entretemps, la Compagnie belge de Colonisation avait lancé dans le public une circulaire exposant la portée de son initiative.

Son but principal était de « profiter de la nécessité du concours » des Européens dans les nouvelles Républiques de l'Amérique du » centre, pour y créer des établissements coloniaux, afin d'obtenir des » divers gouvernements de ces contrées, des privilèges qui lui permettent » d'établir en même temps des comptoirs de commerce à l'effet d'ouvrir » des débouchés d'une assez grande étendue à nos produits manufac- » turés... ».

On ajoutait : « Il suffit d'examiner la carte pour reconnaître que » l'Amérique centrale, resserrée entre l'Atlantique et la mer Pacifique, doit un jour sur ce point, par le Lac de Nicaragua, réunir l'Océan » et ouvrir la route des Indes, si longtemps cherchée par Christophe » Colomb. Ce grand travail de la jonction des deux mers est une » question d'avenir... il est bien permis de l'admettre au nombre des

» prévisions qui doivent... engager (la compagnie) à former des éta-
» blissements dans cette contrée, afin de profiter de la position pour
» en tirer avantage lorsque ce grand travail sera exécuté... ».

Les promoteurs voyaient juste quant à l'avenir d'un tel travail, mais le point de jonction fut quelque peu différent. Ils entendaient au surplus profiter de la situation nouvelle créée à la suite de la constitution de jeunes républiques ayant besoin d'aide industrielle et commerciale du dehors.

La concession qu'ils pouvaient obtenir était du reste importante : droit pendant 20 ans de commercer librement avec les Etats de l'Amérique centrale, affranchissement de toute espèce d'impôts, libre exploitation des mines et des bois, droit pour les colons de se gouverner par leurs propres lois, privilège de la navigation à vapeur, enfin tous les privilèges que possède ou « que pourra posséder dans la suite la Compagnie anglaise ».

Cette rétrocession d'une partie de terre de la compagnie anglaise était vraisemblablement due à l'initiative du roi qui devait avoir connaissance de cette situation par Sylvain van de Weyer; notre représentant à Londres était en rapports avec elle. (Voir sa lettre du 18 mars 1842).

La circulaire répondait à l'avance à une objection évidente : pourquoi les Anglais ne conservaient-ils pas tous les avantages de leur concession, « une telle libéralité n'est pas en effet dans leurs habitudes » ? « Parce que les colonies anglaises font partie intégrante de
» l'empire britannique, et à ce titre, afin d'assurer aux colonies, sur
» le marché anglais, le monopole de la vente des articles qu'elles pro-
» duisent, le tarif anglais accorde à ces articles une diminution considé-
» rable des droits d'entrée qui frappent ces mêmes articles provenant de
» l'étranger ». Nous sommes encore, jusque vers 1850, dans l'ère du protectionnisme intégral britannique.

Or, la compagnie anglaise à la Vera Paz n'est pas une colonie anglaise... « elle ne peut donc envoyer ses produits sur le marché de
» l'Angleterre sans que ceux-ci ne rencontrent à la frontière un tarif
» élevé qui est presque prohibitif ». Il y a une différence qui va du double à plus du décuple. Un exemple : une des ressources principales de la compagnie anglaise serait l'exploitation des forêts considérables d'acajou; elle devrait payer à l'entrée en Angleterre un droit de 125 frs. par tonneau, tandis que le bois provenant de Bélise ne payerait que 37,50 francs.

Parmi les avantages commerciaux que retirait la Belgique de la concession, relevons celui-ci, qui met en lumière sa position commerciale dépendante au point de vue du commerce extérieur : « La Bel- » gique qui tire jusqu'à présent de l'Angleterre, de la France ou de la » Hollande, les produits tropicaux dont elle consomme annuellement » pour environ 45 millions de francs, trouvera un avantage à en rece- » voir au moins une partie directement du lieu de production, soit » qu'elle obtienne ces articles dégagés des frais dont les charge la vente » de seconde main, soit qu'elle puisse faire par ce moyen un véritable » commerce d'échange... qui maintenant est très restreint, ainsi que le » prouve le départ sur lest du plus grand nombre des navires qui appor- » tent à la Belgique les produits exotiques qu'elle consomme ». Cette déclaration mettait, une nouvelle fois, en lumière la situation lamentable dans laquelle se trouvait la Belgique au lendemain de la libération de l'Escaut et de la réouverture du port d'Anvers au commerce international, tenu fermé par la Hollande, avec la connivence anglo-française, depuis deux siècles et demi.

Le 14 octobre 1841, un contrat fut passé à Bruxelles devant le notaire Evenepoel, entre les deux compagnies, la cession de terres ne devenant définitive qu'après rapport de la commission d'exploration.

Pour faciliter la colonisation, la compagnie avait fondé une « Communauté de l'Union » dans laquelle elle apportait la terre et tous ses privilèges qu'elle partageait avec les travailleurs. En mettant le travail en communauté, la compagnie avait pour but d'augmenter les moyens de production et d'améliorer la condition du travailleur. Elle groupait les hommes de tous les métiers, bûcherons, menuisiers, briqueteurs, maçons, mécaniciens, cultivateurs, boulangers, bouchers, tailleurs, cordonniers, etc. Une compagnie de chasseurs-explorateurs, chimistes, naturalistes, minéralogistes, enrichiraient la communauté et la Belgique de leurs découvertes. Un plan bien étudié était établi, avec le nombre de colons pour chaque travail et celui des Indiens pour les aider. Construction de maisons, stock de nourriture, soins, pensions après vingt ans de travail, heures de travail, assainissement de la contrée, retour gratuit, tout était prévu.

Les mille premiers colons travailleurs recevraient 50 ares de terre après l'avoir travaillée pendant 3 ans, 50 ares en plus en cas de mariage et 25 ares par enfant. Après 10 ans, ces « récompenses » seraient doublées, et triplées au bout de 20 ans. La compagnie au surplus vendait les terres par lot de 50 hectares à raison de 20 frs l'hec-

tare. Pour les amateurs qui ne se rendaient pas à la colonie, ces prix étaient fixés à 100 et 125 francs.

Les premiers rapports des commissaires furent envoyés d'Isabal.

Le Dr Dechange écrit, le 21 février 1842, « L'insalubrité... m'a paru jusqu'à présent fort douteuse ». Il ajoute à la fin de sa lettre : « Les fatigues de ce voyage seraient insupportables si nous n'étions pas soutenus par l'idée que nous touchons au but ». Retenons cette extrême fatigue pour expliquer certains avis ultérieurs.

Le 29 avril 1842, Petit fait savoir que le « Louise-Marie » est dans La Manche depuis huit jours... « Nous avons eu quelques malades, mais aucun n'a succombé et ils sont tous parfaitement rétablis. » Le séjour à la colonie n'a donc pas été mauvais. Le 4 mai, Petit est à Ostende. Et alors commence une tragédie et une bataille à coups de rapports.

Un rapport de l'Enseigne de Vaisseau Roose, daté de ce jour, avait constaté que le navire se portait à merveille dans les plus gros temps. Le fait que sur ce petit voilier de quelque 200 tonneaux, il y avait 53 personnes, ne semblait pas avoir causé de graves inconvénients, il n'en parlera pas. Lorsque le navire quitta Sto Thomas, le 11 mars 1841, les pluies avaient cessé; l'expédition avait donc séjourné au Guatemala pendant la saison des pluies, ce n'était certes pas la meilleure. Roose avait donné un aperçu des richesses du pays; pas un mot des désavantages.

Une note objective au sujet de la valeur de la colonie se trouve dans les déclarations faites pendant le séjour du « Louise-Marie » dans la baie de Sto Thomas en janvier 1842, par deux négociants de Bélise à Palmaert, agent comptable à bord, renseignements qui furent confirmés à Ysabal et à Omoa. En voici quelques-uns :

Pour que la Belgique ou la société tire quelque avantage de la colonisation du Vera Paz, il faudra de grands sacrifices d'argent et l'émigration devra se faire en grand nombre, pour faire respecter leur propriété, sinon on subira le même sort que les colons anglais. A la décadence de la compagnie anglaise a contribué l'absence de femmes laborieuses; celles qui avaient émigré étaient toutes des femmes débauchées, sortant de prisons ou mises en liberté à condition d'émigration. Cette expérience anglaise expliquait peut-être aussi la cession d'une partie de sa concession.

Baraques en bois, vivres en abondance pour un an, ustensiles nécessaires doivent être expédiés avant tout. Quelques bons prêtres catholiques doivent accompagner les émigrants, aussi quelques médecins expérimentés. Les Indiens doivent être payés régulièrement.

Il faut obtenir un port à la côte; inspirer confiance au gouvernement du Guatemala; avec ces éléments et une colonie bien défendue à l'intérieur, la Belgique peut s'accaparer de tout le commerce du pays et celui du Mexique même. Bélise, qui jusqu'à présent a tenu le monopole, serait miné dès la première année, ses commerçants en sont persuadés; plusieurs ont manifesté leur intention de s'établir dans le port que la société belge pourrait obtenir. La Belgique aurait un excellent débouché pour ses produits.

Cependant Petit adressera au ministre un rapport nettement défavorable. Ce qui est beaucoup plus grave; il ne met aucune discrétion dans ses avis, à tel point que le ministre, le 13 mai, le rappelle à l'ordre : « Vous auriez, dans des conversations particulières, manifesté ouverte- » ment votre avis sur les chances que peut avoir la colonisation projetée » du Vera Paz, et vous auriez de cette manière perdu de vue la réserve » avec laquelle des agents du gouvernement, chargés d'une mission » aussi délicate que celle qui vous a été confiée, doivent accueillir les » demandes indiscrètes du public, avant que le gouvernement lui-même » ait pris une résolution... »

La Compagnie de Colonisation n'eut pas seulement à se plaindre de cette attitude assez étonnante de Petit. Son directeur, De Puydt lui fit encore le reproche, d'être parti précipitamment, — suivant à la lettres les instructions : 2 mois de séjour au Guatemala — ce qui mit la commission d'exploration dans l'impossibilité de terminer ses travaux et obligea certains membres à revenir par d'autres moyens que la goélette.

Petit et Dechange sont convoqués, le 19 mai, à 8 heures du soir à l'hôtel du ministère des Affaires Etrangères. Mais nous ne trouvons aucune trace de cet entretien. Le rapport de De Puydt et consorts étant favorable, on aura sans doute demandé quelques explications au commandant au sujet de ses déclarations.

En tout cas, Petit a eu l'art de se mettre beaucoup de monde sur le dos; le membre de la commission, De Binckum, est pris à partie, parce qu'il aurait dit que le navire avait perdu du temps à la mer par crainte de s'approcher des côtes; Petit estime que son honneur est en jeu; le 25 mai, il demande une enquête. Il n'admet pas « cette infâme calomnie, alors qu'il a fait abnégation de beaucoup de choses à bord ». Et il ajoute : « Si mon rapport contrarie la Société de Colonisation, je n'en puis rien... ». Cet incident n'eut pas d'autre suite.

Le 30 mai, le président du comité de direction de la Compagnie, le comte de Hompesch, insiste pour avoir communication du rapport de

Dechange, afin de connaître la situation réelle et s'entourer de tous les renseignements possibles.

Le 29 juillet, le ministre de l'Intérieur demande à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine, à avoir en communication le travail du Dr Dechange, son département se préparant à publier les rapports de la commission. La réponse du 2 août porte que ce rapport a dû être envoyé au roi qui avait témoigné le désir d'en prendre connaissance.

Le 1er octobre, la compagnie adresse à La Hure le rapport de De Puydt, et espère qu'il pourra ainsi apprécier les services que la compagnie est appelée à rendre à la Belgique. Elle déclare se douter de ce que quelques personnes à la direction de la Marine ne sont guère favorables à son initiative.

Les difficultés continuent.

La compagnie demande, le 2 octobre, que le « Louise-Marie » puisse retourner à Sto Thomas pour y conduire le consul et les principaux membres de l'administration de la Colonie, qui doivent prendre possession du territoire concédé et préparer les installations pour les colons. La raison majeure est que la compagnie doit présenter le contrat de concession du port et du district de Sto Thomas à la ratification du gouvernement de Guatemala le 1er janvier 1843 au plus tard.

Le 17 octobre, la Marine transmet cette demande à l'Intérieur, en faisant remarquer que la goélette récemment rentrée de sa croisière d'Islande ne pourra être prête à prendre la mer qu'un mois après la décision à intervenir et qu'elle devra reprendre la croisière de pêche en avril 1843, « par suite de l'adjonction du cutter de la Marine au service du pilotage ». La lettre attire l'attention en outre sur « la faci- » lité avec laquelle on parvient à donner le change au public, sur la » portée de semblables encouragements; le concours de la Marine de » l'Etat est annoncé pompeusement dans tous les journaux et les in- » dustriels, ainsi que les capitalistes, ne se voient victimes de leur » crédulité que lorsqu'il n'y a plus moyen de reculer... je désirerais » savoir s'il est à votre connaissance que la Société de Colonisation ait » déjà un capital formé et si elle présente quelques garanties pour » l'exécution de son projet. » Et dire que les plus grandes familles belges couvraient l'entreprise de leur nom... et de leur argent !

L'animosité de Petit avait trouvé un écho facile à la direction de la Marine. Cette correspondance met en relief les conditions dans lesquelles ce premier grand projet d'établissement à l'étranger était ac-

cueilli, jusque dans les sphères responsables (19). Comme celui qui avait suggéré de mettre Eyckholt au commandement du navire avait eu raison ! Nothomb s'incline le 28 octobre : « Je pense que le gouver- » nement ne peut plus concourir aussi directement aux opérations de » la compagnie ».

Cependant, le 27 novembre, la compagnie insiste encore, sous la signature de son président, le comte F. de Mérode : les fondateurs de la compagnie ont pris toutes les précautions que la prudence exige tant sous le rapport hygiénique que celui des approvisionnements nécessaires aux colons; ils ont réuni les capitaux suffisants pour que leur opération n'éprouve aucune entrave; De Hompesch, De Binckum et Huyttens ont mis 300.000 francs à la disposition de la compagnie pour permettre de commencer immédiatement les opérations.

De Mérode ajoute un post-scriptum de sa main : « En ce qui » me concerne particulièrement, je crois pouvoir appuyer la demande » ci-dessus, *sur l'encouragement donné par le roi à l'entreprise; ce* » *patronage éclairé m'a décidé à y placer vingt mille francs dans un* » *intérêt social* qui m'en fait désirer vivement le succès. Le comte de » Hompesch y a encore mis plus de dévouement et Mr. le Chevalier » Van den Berg de Binckum *qui a été sur les lieux* n'a pas craint de » contribuer largement à la première opération. »

Cette fois le ministre de l'Intérieur Nothomb donne à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine un avis très favorable, afin que la compagnie puisse appliquer toutes ses ressources à la formation de ses premiers établissements et qu'elle ne soit pas dans le cas de les épuiser en grande partie par le « nolis » d'un navire.

Le ministre ajoute : « Je regretterai que la pêche soit privée du » concours de la goélette. Ici je fais mieux sentir que jamais combien » il serait désirable que vous puissiez doter la marine d'un 2e navire » semblable à celui-là. Je répéterai que cela serait d'une très grande » utilité tant pour le commerce que pour l'industrie de la pêche. »

Il n'est pas donné de suite immédiatement à cette demande, rappelée au surplus le 10 décembre; mais le 3 décembre 1842, De Puydt écrit au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine une lettre qui

(19) Cependant, l'engouement du public fut assez grand, à un certain moment. Témoin le nom de « Vera Paz » donné à un vieux « cabaret » au lieu dit « Vieux-Dieu », près d'Anvers...

clôt ce chapitre : « Il s'est élevé entre Mr. le Commandant Petit et moi, » une contestation d'autant plus grave, qu'elle se rattache à un grand » intérêt public. Nous avons été tous deux chargés d'une mission en » Amérique, nous avons fait des rapports contradictoires en tous points, » et ces rapports ont été imprimés par les journaux; de là, confusion » dans les idées du public. Que résulte-t-il de ces faits ? C'est que le » gouvernement dont nous tenons, tous deux, notre mission ne peut être » satisfait; le public ne l'est pas, et nous ne devions pas l'être nous- » mêmes, M. Petit et moi, puisqu'aux yeux de tout homme qui raisonne, » l'un des deux rapporteurs doit être considéré comme menteur. Il » paraît que Mr. le Commandant Petit supporte sans impatience ce » doute public sur sa véracité. Je ne puis m'associer à son stoïcisme... » J'ai adressé à M. le Colonel La Hure, une copie d'une correspon- » dance avec M. Petit, le moyen d'arriver à une conclusion y est indi- » qué; j'ai laissé à cet officier la faculté de nommer une commission » à son choix; il s'y est refusé; je viens vous prier d'autoriser l'officier » le plus haut en grade dans la Marine, à prendre des mesures pour » effectuer l'enquête que je réclame. »

Pourquoi ne fut-il pas donné suite à cette démarche ? Et comment pouvait réussir une expédition sur laquelle restait planer des doutes ? C'est par la Marine, qui aurait dû soutenir à fond une telle entreprise, que celle-ci fut, en fait, sabotée. Pour avoir de l'argent suffisant, il fallait obtenir la confiance du public; pour assurer l'hygiène à Santo Thomas, il fallait rallier les dévouements nécessaires en médecins, prêtres, infirmiers et administrateurs.

Cependant, le gouvernement consent, au début de janvier 1843, à donner le concours de la Marine, eu égard aux sacrifices pécuniaires que se sont imposés dans l'intérêt de la colonisation les membres de la société. Le départ du navire est prévu pour la baie de Honduras du 10 au 15 février 1843; il rentrera 4 mois après le départ d'Ostende. Comme des difficultés se sont élevées entre le commandant et quelques passagers, lors du dernier voyage, aucun des passagers de ce premier voyage ne sera transporté par le « Louise ».

Le commandant Petit n'est pas enthousiaste pour le voyage. Le 22 janvier 1843, il écrit encore au ministre : « quelle serait ma conduite à tenir si une épidémie se manifestait à mon bord ?... » Il présente ses observations « dans l'intérêt de l'état sanitaire de l'équipage et de » la conservation du bâtiment, vu les dangers que présenterait une » croisière dans ces parages ».

Et cinq mois plus tard, 20 avril 1843, le ministre de la Marine reviendra une fois encore sur la question, en regrettant une nouvelle fois que la pêche ne sera pas convenablement protégée cette année. Il rappelera encore que la Marine ne possède qu'un seul navire et que le cotre du pilotage qui avait été précédemment affecté au service de la pêche a dû être rétabli dans sa position spéciale par suite de l'organisation du pilotage de mer aux Bouches de l'Escaut. Si le ministre de l'Intérieur lui donne l'argent pour louer une chaloupe de pêche, lui, de la Marine, donnera l'équipage. L'affaire en reste là. Que de petitesses à côté de quelques initiatives heureuses !

L'une d'elles avait été de mettre à la tête de la colonie, Pierre Simons, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, le grand organisateur du premier réseau du chemin de fer belge. Simons, connaissant les hommes, établit avec Petit une convention pour régler les rapports entre le commandant et les passagers; on y reprenait quelques dispositions concernant la discipline, l'heure des repas, le logement des fonctionnaires et employés de la compagnie, les bagages, à concurrence de 4 tonneaux ou 6 mètres cubes, l'embarquement de 500 litres de vin à Ste Croix de Ténériffe, l'utilisation d'une chaloupe du bord pour les embarquements et débarquements, et ainsi de suite.

Le 22 février, Hompesch demande au ministre un délai pour le départ du navire, le directeur Simons ayant été atteint d'une indisposition assez grave « mais dont le médecin fait espérer un prompt rétablissement ». D'autre part, il écrit à La Hure que Simons persiste à ne pas partir avant le « Théodore » — transportant les émigrants, — qui doit mettre à la voile le 10 mars. Enfin la goélette reçoit l'ordre d'appareiller le 16 mars 1843, mais elle devra mettre à la voile pour l'Europe le 25 juin.

Maintenant va se produire le drame qui affectera l'existence même de la Compagnie de Colonisation. Le 14 avril, le navire arrive en rade de Santa Cruz de Ténériffe. Le 28 avril, Petit adresse une lettre au ministre, comte de Briey, lettre qui n'arrivera du reste que le 7 juin et sera immédiatement communiquée au roi. La santé de Mr. Simons est inquiétante; son séjour à terre est réclamé par le médecin du bord. Une consultation des médecins de l'endroit a été reconnue indispensable. Petit ne sait ce qu'il doit faire : continuer sa route et abandonner Simons, lui paraît cruel; cependant il constate que le temps passe, il veut s'en tenir strictement à ses instructions. Quel manque d'initiative et que d'hésitation !

Le 16 avril, l'aide-Major Durant avait déclaré que Simons s'était embarqué dans un état de santé délabrée, atteint d'une affection chronique des poumons et des intestins. Le 21 avril, les quatre autres médecins confirment la gravité de l'état de Simons; la continuation de son voyage vers l'Amérique centrale aurait pour résultat inévitable d'aggraver l'affectation et d'en hâter l'issue funeste. Deux jours plus tard, une seconde consultation maintient cet avis, le malade ne peut être transporté et on ne doit pas lui faire connaître son état.

Le 30 avril, Petit transmet à son ministre une lettre de la veille, par laquelle Simons demande au commandant de l'embarquer malgré son état de faiblesse. « Je sens, dit-il, que ma position s'améliore tous les jours. Il me tarde bien d'être à bord... ». L'énergique Simons a dû écrire cette lettre au commandant pour que celui-ci bouge ! Petit demande des instructions au ministre à Bruxelles, instructions qui mettront des semaines à lui parvenir, qui ne peuvent lui arriver que tardivement. Hélas ! le 2 mai, il doit faire savoir au ministre que Simons est dans un état qui ne laisse plus guère d'espérance; « il con- » serve dans ses derniers moments cette illusion qui est commune aux » malades en pareil cas... Il persiste à vouloir s'embarquer... Il dit : » me retenir... c'est vouloir ma mort; l'air m'étouffe ici, et je sens que je » ne serai bien qu'au Honduras. » L'homme d'action qu'était Simons désirait arriver au but de son voyage. Petit veut respecter les dernières volontés d'un mourant et dit à Simons qu'il est prêt à l'embarquer dès qu'il se sentirait la force nécessaire.

Ce même jour, Simons reçoit les « derniers secours de la religion. » Comme c'est l'usage dans ce pays que les amis et parents escortent » le St. Viatique, dit le commandant, je me suis rendu à terre avec » mes officiers pour accomplir ce devoir religieux. C'est Mgr. l'Evêque » lui-même qui a rempli la sainte mission du Viatique ».

Une légère amélioration s'est manifestée. Petit fait savoir, le 5 mai, qu'il embarque Simons et qu'il appareille. La suite des événements se retrouve dans le rapport du 2 août que le commandant adresse d'Ostende au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine. Voulant rendre à Simons le séjour du bord aussi commode que possible, il lui céda sa chambre; couché dans un cadre suspendu au pont et le navire poussé par une légère brise des vents alisés, le malade, soigné par le docteur et un matelot qui couchait dans sa chambre, paraissait se trouver très bien. Le 11 mai, lors du passage du Tropique, il voulut prendre part à la fête; Neptune entouré de son cortège, vint lui donner le baptême dans son lit. Simons se raccrochait à la vie; mais pour les

témoins de ce drame la journée a dû être dure. Le dimanche 14 mai, l'affaissement du malade redoubla; à 6 heures du soir, le navire étant par latitude 20°15'N et longitude 35°37'', 080, il s'éteignit sans paraître souffrir; les officiers et passagers entouraient son lit, récitant les prières des agonisants. L'expansion belge allait encore réclamer des vies; il en est peu dont la scène finale soit empreinte d'autant de tristesse et de grandeur.

Le lendemain, à 5 heures du matin, le corps de Mr. Simons, ayant le pavillon national pour linceul, fut placé au centre du bâtiment sur un lit de parade, un crucifix sur la poitrine, à côté de lui son uniforme et ses ordres. « A 5 heures et demi, — dit Petit — je montai sur le » pont, accompagné du consul, Mr. Cloquet, de l'Etat-major en grande » tenue et des passagers, le 5e de l'équipage sous les armes, le pavil- » lon à demi-mât. Après avoir récité les prières des morts, je lui fis » rendre les honneurs prescrits comme officier de l'Ordre de Léopold, » en faisant tirer un coup de canon et trois décharges de mousqueterie » par les hommes sous les armes. »

Cette fin du directeur de la compagnie éclaire, plus que tout autre récit de sa vie ne pourrait le faire, le caractère entreprenant, énergique et décidé, de celui en qui beaucoup d'hommes avaient placé leur confiance pour la réalisation de leur rêve colonial.

Le navire termina son voyage. La « Compagnie Belge de Colonisation » continua l'entreprise, mais en même temps en envisagea d'autres.

Le 8 septembre 1843, Hompesch fit savoir au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine que la compagnie se proposait d'entreprendre la reconnaissance du Nicaragua, dans le but de faire rédiger un projet de canal maritime entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique, propre à la navigation de bâtiments de 800 à 1.000 tonneaux. La compagnie aurait d'abord conclu avec le gouvernement de Nicaragua une convention fixant les bases de l'acte de concession en s'appuyant sur un décret fédéral de 1824 relatif à la jonction des deux mers. D'après les données résultant notamment des opérations d'une commission néerlandaise, la communication navigable aurait lieu par la rivière de St. Jean, le lac de Nicaragua et un canal de jonction à ouvrir du lac à l'Océan Pacifique. Pour déterminer le tracé, il serait envoyé sur le terrain une commission d'ingénieurs, — dont le chef devrait être investi d'un caractère officiel, « ainsi que cela a eu lieu pour l'explora- » tion de Santo Thomas en 1814 et pour l'expédition néerlandaise » avant 1830. » Le concours de la Marine est demandé pour le transport de la commission en Amérique et son retour. On proposait de

consacrer à cette expédition, le brick en construction sur les chantiers de Bruges; on en hâterait l'achèvement.

Le 28 septembre, la direction de la Marine fit signer une réponse par le ministre, dont la netteté coupa court à tout autre projet : la compagnie ne pourra en aucune manière compter sur le brick; la coque seule doit être livrée le 1er février 1844; la durée, et la solidité du bois de construction, dépend de l'exécution lente et progressive des travaux; aucune partie de l'armement n'est commandée; la mâture, le gréement, la voilure et tous les objets d'inventaire sont encore à acheter, et — « in cauda venenum » — ils ne pourront l'être que successivement sur les fonds disponibles des exercices 1844 et 1845.

Et cette initiative nouvelle ne reçut pas d'autre suite.

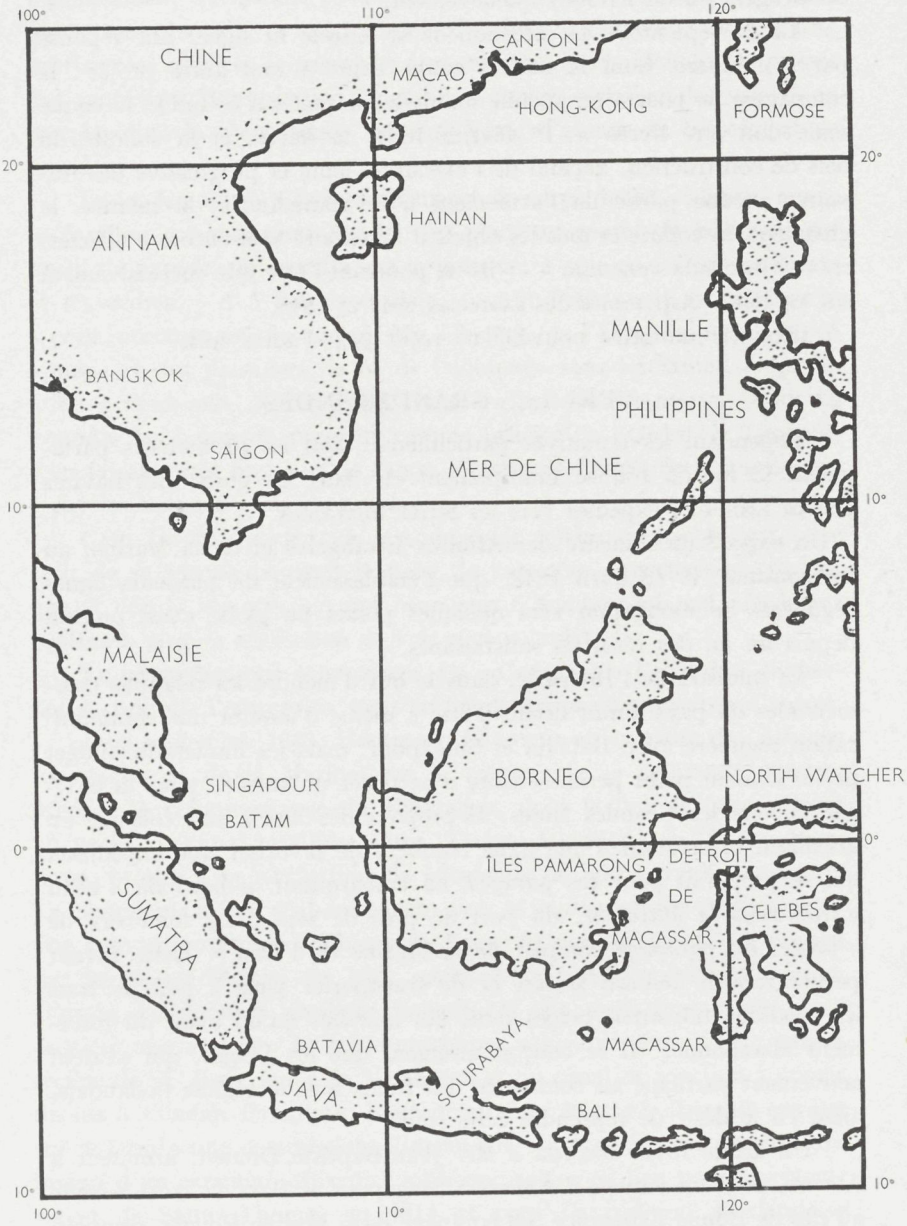
VERS LES GRANDES INDES

Cependant les tentatives particulières, dont les promoteurs partageaient la foi du roi, se multipliaient et, dans les ports, des navires étaient armés et expédiés vers les terres lointaines.

Un exposé du ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, au roi constata, le 13 avril 1842, que l'établissement de plusieurs lignes régulières de navigation vers quelques points du globe avait produit depuis un an des résultats satisfaisants.

Le ministre de l'Intérieur, dans le but d'étendre les relations commerciales du pays aurait désiré d'être à même d'assurer une communication régulière avec Batavia et Singapour; mais les limites du budget ne lui avaient point permis encore d'accorder un subside pour la navigation vers les Grandes Indes. Il proposa dès lors à son collègue en attendant la création d'une ligne régulière de favoriser une expédition qui se préparait pour ces parages, en embarquant, à bord du « beau » trois-mâts le *Macassar,* du port de près de sept cents tonneaux de » jauge, un équipage complet de la Marine de l'Etat ». Cette faveur permettrait de réduire le fret et de transporter ainsi à peu de frais les produits industriels belges dans des marchés qu'on avait dû forcément abandonner. Il se conçoit aisément que les Belges, qui avaient activement participé au commerce des Indes sous le régime hollandais, aient eu le désir de reprendre cette route.

Un arrêté royal accorda à Mr. Jean-Baptiste Donnet, armateur à Anvers, pour un voyage d'Anvers à Singapour et Batavia, avec échelle au cap de Bonne Espérance, un équipage de la Marine Royale, composé d'un officier commandant, de trois officiers et de quarante sous-officiers, matelots et mousses.



Carte des Grandes Indes et Chine

L'arrêté fixait des frets minima, et prévoyait l'ouverture chez les courtiers du navire d'un registre, 50 jours avant le départ, où chacun pouvait s'inscrire pour l'embarquement de marchandises, une visite d'experts pour la surcharge, le transport gratuit des dépêches et objets du gouvernement à concurrence d'un tonneau, l'embarquement éventuel de deux passagers « officiels » que ne payeraient pour leur nourriture que 4 francs par jour en allant et 6 francs en revenant, ainsi que l'embarquement en qualité d'apprentis de deux élèves des écoles de navigation « pour s'y instruire dans la pratique de la science nautique » ([20]).

Le Lieutenant de Vaisseau Van den Broecke fut désigné comme commandant. Il adressa régulièrement de brefs rapports au ministre au sujet de son voyage. Le 11 novembre 1842, le « Macassar » est à Singapour. Arrivé sur rade de Batavia, le 13 décembre, il envoie de ses nouvelles par le brick belge, le « Rubens », qui quitte Batavia le 28 décembre. Le « Macassar » repart pour l'Europe le 2 février 1843, « l'équipage dont la conduite, la bonne volonté et la discipline, a été » irréprochable, n'a pas cessé de conserver la force et la santé. J'ai » fait une promotion pour récompenser ceux que j'ai cru le mériter », dit Van den Broecke.

(20 Treize expéditions ont été faites vers les Grandes Indes par des navires sous commandement d'officiers de la Marine de l'Etat et avec des équipages complets de cette Marine. Ce sont :

1. Du 30 juin 1842 au 5 juin 1843, « Macassar », Commandant van den Broecke;
2. Du 17 octobre 1842 au 17 mai 1843, « Comte de Flandre », Commandant Heyde (voir aventure Commaille);
3. Du 25 mai 1843 au 18 octobre 1844, « Charles », Commandant Hoed;
4. Du 12 novembre 1843 au 22 novembre 1844, « Macassar », Commandant van den Broecke;
5. Du 9 janvier 1844 au 14 avril 1845, « Emmanuel », Commandant van Haverbeke (Indes et Chine);
6. Du 12 mai 1844 au 23 juin 1945, « Schelde », Commandant Eyckholt (Indes et Chine);
7. D'avril 1845 au 4 août 1946, « Macassar », Commandant Swarts;
8. De septembre 1845 au 8 octobre 1846 « Ambiorix », Commandant Roose;
9. Du 17 décembre 1845 au 4 mai 1847, « Schelde », Commandant Claeys;
10. Du 26 juillet 1846 au 29 juillet 1847, « Emmanuel », Commandant van den Broecke, puis Swarts;
11. Du 23 décembre 1846 au 9 mars 1848, « Macassar », Commandant Hoed;
12. Du 26 juillet 1847 au 10 septembre 1848, « Schelde », Commandant Claeys;
13. Du 3 novembre 1847 au 10 septembre 1848 « Emmanuel », Commandant Swarts.

Il arrive sur rade de Ste Hélène, le 8 avril 1843, après 65 jours de mer. Il a rencontré en cours de route une barque belge, « Louise » qui « se trouvait avoir 147 jours de mer et croisait dans ces parages (détroit de la Sonde) depuis 27 jours... ». Il mouille en rade d'Anvers, le 4 juin 1843, sans le moindre accident et tout l'équipage en bonne santé !

Entretemps, le ministre de l'Intérieur, Mr. Nothomb, avait attiré de rechef, le 7 septembre 1842, l'attention de son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine sur les avantages que présentent les lignes de navigation régulières. Son intention était d'en créer de nouvelles en 1843, notamment vers Singapour et la Chine. Pour cela, il réclamait le concours de la Marine pour fournir des équipages pour deux ou trois navires par an, le crédit affecté aux primes qu'il allouait étant insuffisant et ces primes devant d'ailleurs être fort élevées.

Le 13 octobre, Nothomb insiste avec force pour la création de la ligne de la Chine avec des équipages de l'Etat. Le 17 octobre, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine admet le principe de

Trois-mâts « Macassar », armateur J.B. Donnet

Tableau de Jos. Linnig
Collection de M. Jean Hoed, à Bruxelles

la ligne à créer, mais il ne s'engage qu'autant que les limites du budget le permettront.

Le ministre de l'Intérieur prend alors un arrêté établissant le programme et le règlement pour l'organisation d'un service régulier à voiles entre Anvers et Singapour - Batavia, « considérant que, de l'avis « de la Commission de Navigation transatlantique à voile, instituée à » Anvers, il serait utile, pour le commerce et l'industrie belges, d'établir » un service régulier de navigation à voiles... ». Ce service sera établi avec deux départs, le premier entre le 1er et le 5 mai, le second entre le 15 et le 20 décembre 1843.

Après le « Comte de Flandre » commandant Heyde, partant le 17 octobre 1842, le « Charles », sous le commandement de Hoed, sera accepté pour un voyage commençant le 25 mai 1843.

Le 21 juin 1843, le ministre de l'Intérieur, eu égard au développement que prend le commerce avec l'Inde, « depuis l'arrangement des « affaires de Chine », annonce son intention d'établir un départ supplémentaire au mois d'octobre 1843 et demande le concours de la Marine. Celle-ci consent, le 22 juin, à accorder l'équipage nécessaire. Le Moniteur du 15 juillet reproduit l'arrêté ministériel ajoutant un troisième départ au service de Singapour.

Cette fois, entièrement d'accord, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, demande, le 22 juillet 1843, à son collègue de l'Intérieur de lui désigner le nom du navire qui devrait partir, entre le 15 et le 20 septembre, pour Singapour. Le 28 juillet, il lui est répondu que le nom du navire sera connu le 10 août, « dernier jour fixé pour » le dépôt des soumissions », et, ce jour là, la « Commission de Naviga- » tion Transatlantique », fait savoir par son président, le gouverneur de la province d'Anvers, qu'elle a désigné le « Macassar », ce navire ayant eu pour concurrent l'« Emmanuel ». Retenons de cette correspondance que le gouvernement suivait une politique bien précise, organisation de lignes régulières, mise en adjudication de celles-ci, commission de navigation compétente, aide par l'octroi d'équipages et de subsides (21).

(21) A ce moment, les principaux armateurs à Anvers étaient Cateaux-Wattel, président de la Chambre de Commerce d'Anvers et J.B. Donnet; à Gand, Th. Decock et F. Bisschops, possédant le « Joseph ». De Cock avait transmis à La Hure par lettre du 18 novembre 1843, des renseignements qu'il avait reçus du capitaine de port de Ramsgate sur les facilités de ce port pour le cas « où l'on se décidait à vouloir établir un service par bateaux à vapeur sur l'Angleterre »; la ligne Ostende-Douvres allait être définitivement créée.

Le 11 août, le ministre de l'Intérieur confirme la désignation du « Macassar » et suggère que, moyennant un subside de 3.000 francs, qu'il donnerait pour couvrir les frais de port élevés, le navire pousse jusqu'en Chine, « le voyage à Canton de l'un des beaux navires de la marine belge, monté en partie en guerre », devant exercer un excellent effet moral et tourner au profit « des relations que nous cherchons à établir avec cet empire ». Ce voyage en Chine pouvait encore être favorable à la mission qu'y remplit en ce moment Mr. Moschet ([22]).

Le 19 octobre 1843, le ministre de l'Intérieur réclame, pour 1844, le même concours que celui donné pour 1843 par la Marine. Le même jour, Mr. Nothomb demande avec insistance l'aide de la Marine pour l'établissement d'un service vers Valparaiso et Callao; et le 20 octobre, il fait valoir de nouvelles considérations pour obtenir un équipage pour cette ligne. Par ses lettres du 23 octobre, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine annonce qu'il ne négligera rien pour assurer autant qu'il est en son pouvoir l'existence de la ligne de Singapour, mais qu'il lui est impossible de coopérer à la création d'une ligne vers Valparaiso, vu la pénurie d'officiers et de matelots. Il confirme que, si le budget de la Marine, proposé pour 1844, ne subit pas de réductions aux Chambres, la Marine pourra prêter son concours pour deux, peut-être même trois, voyages en destination de Singapour. Si le service devait être étendu à un port de Chine, il ne pourrait garantir au plus que deux équipages.

Le 28 octobre, le gouverneur de la province d'Anvers, au nom de la Commission de Navigation, porte à la connaissance du ministre de l'Intérieur que l'armateur J.B. Donnet est venu déclarer que son navire se trouvait prêt à être expédié depuis le 25 et que M. van den Broecke semblait attendre des instructions du département de la Marine. Le ministre de l'Intérieur alerte son collègue, « la régularité des » départs étant l'une des conditions essentielles des services de naviga- » tion institués par le gouvernement... ».

Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine invite le commandant, le 31 octobre, à mettre à la voile au plus tard le 4 novembre, que toutes les marchandises soient à bord ou non. « Vous sentirez, » Mr., que vous ne pouvez par un acte de complaisance blâmable » prendre sur vous la responsabilité d'un retard que l'armateur vous » impute, bien qu'il en soit lui-même la seule et unique cause ». Ré-

(22) Voir plus loin, pages 81 et suivantes.

ponse de van den Broecke : « Je prendrai la liberté de vous informer » que hier 30 ct on m'a envoyé encore des marchandises..., que les » règlements du service de navigation m'accordent huit jours après » l'embarquement des dernières marchandises pour mettre mon navire » en état de prendre la mer ».

Le 12 novembre 1843, van den Broecke signale qu'il a mis en mer de Flessingue avec le « Macassar ». Entretemps, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine avait adressé aux consuls des ports à visiter une dépêche donnant des instructions pour le paiement des soldes de l'équipage et attirant leur expresse attention sur ce que le le navire ne pouvait « en aucun cas, être considéré comme navire de guerre et avoir le privilège de porter la flamme ».

Une lettre du département des Affaires Etrangères et de la Marine du 21 novembre 1843, annonce que le départ du navire, le « Macassar », ayant été retardé de deux mois, il lui sera impossible de fournir un équipage en 1844 avant le retour du « Charles ». Au surplus dit la dépêche, le navire ne peut prendre des marchandises dans l'Inde pour les transporter d'une place à une autre, sauf celles indiquées au programme; « en accordant des équipages, la Marine a eu principalement » en vue de faciliter l'exportation de produits du pays, mais non de » donner aux aventuriers un bénéficie réel en faisant naviguer pour » leur propre compte aux frais du gouvernement, des équipages qui, » dans ce cas, leur donneraient sans motif à eux seuls des bénéfices » auxquels la fabrication indigène ne serait pas appelée à participer ». Considération à courte vue, qui ne retenait pas les risques de l'aventure pour l'armateur et la nécessité pour celui-ci de faire des bénéfices, même par du cabotage international, pour pouvoir continuer son commerce aléatoire.

Mr. Nothomb, par sa lettre du 29 novembre, insiste pour avoir, quand même, un départ au printemps 1844, avant le retour du « Charles ». Il serait très fâcheux que le concours de la Marine lui manquât pour le service de Singapour; il lui a déjà manqué pour étendre le service jusqu'en Chine.

Une lettre du département de la Marine du 7 décembre 1843 a pour but d'établir qu'il est impossible d'accorder un équipage au printemps 1844 à moins qu'on n'augmente le budget de la Marine. Le fort tonnage des navires choisis pour la ligne en 1843 a nécessité l'emploi d'un personnel excessivement nombreux; la lettre du 20 octobre 1842 de l'Intérieur avait fait état d'équipages de 3 officiers et 20 marins;

si le brick « Charles » est resté dans ces limites, le « Macassar » a exigé six officiers et 60 hommes et l'« Emmanuel », un équipage de six officiers et 70 hommes. Avec le petit nombre d'officiers qui restent dans le pays et qui sont indispensables pour le service de la pêche et de la quarantaine, il devient impossible d'accorder de nouveaux équipages.

En attendant, le « Macassar » arrive en rade de Singapour, le 3 avril 1844, après 4 mois et demi de mer et van den Broecke n'a à signaler ni avaries, ni maladies; tout était au mieux à bord. Parti de Singapour le 15 avril, il arrive à Manille après une traversée de 34 jours. De ce port, il mande, le 21 mai et le 22 mai, que le brick belge, le « Charles », qui a relevé de Singapour avec un fret pour Manille, est parti le 1er février 1844 et qu'il n'est toujours pas arrivé, après trois mois et 24 jours d'absence.

Le 15 juin, van den Broecke annonce son départ pour le lendemain, de Manille, en ligne directe à Anvers, ayant à bord une cargaison complète de sucre. Il a appris par les journaux de Singapour que le brick, le « Charles », commandé par l'Enseigne de Vaisseau Hoed, s'est échoué près de la côte est de Bornéo, que le navire a été pillé et incendié par les pirates, mais que l'équipage a pu se sauver avec les embarcations et est arrivé, le 26 février, à bon port à Macassar.

Le même jour, van den Broecke écrit à La Hure pour lui dire qu'il s'informera si Hoed a pu être rapatrié, que sinon il le prendra à bord; que, quant à lui, il est continuellement malade; après avoir été alité 10 jours, il est entré en convalescence.

De Ste Hélène, le 26 septembre 1844, van den Broecke fait savoir au ministre qu'il est arrivé à Batavia après 33 jours de traversée de Manille, qu'il y a appris que l'équipage du « Charles » s'était embarqué sur un navire anglais, le 30 mai; ensuite qu'après 95 jours de mer, le « Macassar » est arrivé à Ste Hélène. Le 23 novembre, il est annoncé dans l'Escaut.

Pendant ce temps, le ministre de l'Intérieur a confirmé par lettre du 12 décembre, tout ce qu'il a dit en faveur des services réguliers de navigation vers l'Extrême-Orient : « Je ne pourrai qu'insister vivement sur la prière que je vous ai faite » dit-il. Il a demandé lui-même une augmentation de crédit de 15.000 francs pour encouragements à la navigation à voiles, en vue surtout de maintenir le service sur Rio. Le crédit actuel est insuffisant pour soutenir et surtout pour étendre quelque pue les services existants. Cette demande de crédit a rencontré une opposition marquée dans plusieurs sections de la Chambre.

Si la Marine demande également une augmentation de crédit, on peut craindre de sérieuses objections, à moins de la motiver par les besoins de la Marine en général pour assurer un concours de plus en plus grand au commerce.

Rien n'est fait cependant. Et, le 8 juin 1844, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine se plaint auprès de celui de l'Intérieur de ce qu'un départ ait été annoncé par celui-ci pour le mois de septembre, parce que le « Charles » ne sera de retour que vers cette date et bien que l'expédition du « Schelde » ait pu être avancée. Répondant à une lettre urgente du 13 juin de l'Intérieur, insistant pour un départ en septembre, au plus tard le 1er octobre, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, le 17 juin, confirme l'impossibilité de donner satisfaction : c'était grâce à la bonne volonté de Mr. Eyckholt que la cession d'un équipage dans le courant du premier semestre de 1844 avait pu être envisagée; si par quelque circonstance imprévue, Mr. Eyckholt ne pouvait commander le navire de Mr. Cateaux, il était impossible de donner un autre officier; la Marine se composait de 2 officiers supérieurs, 4 lieutenants de vaisseau, 13 enseignes, 13 aspirants de 1re classe, soit 32 officiers; de ce nombre, le ministre de l'Intérieur avait à sa disposition à bord des quatre navires à ce moment en mer, un officier supérieur, 2 lieutenants de vaisseau, 10 enseignes, 10 aspirants, soit 25 officiers, le « Louise-Marie » employait 4 officiers; il ne restait donc que 5 officiers, dont 2 malades, pour faire le service des 3 canonnières de la flottille, des 3 bateaux à vapeur de l'Escaut (23) et du brick en armement.

L'affaire s'arrange puisque, suivant la lettre du 8 juillet 1844 du ministre de l'Intérieur, le gouverneur de la province d'Anvers a annoncé qu'il n'y avait eu aucune nouvelle soumission déposée pour le départ du 15 septembre et qu'ainsi « par la seule force des choses »,

(23) Un arrêté royal du 14 mai 1843, sur proposition du comte Goblet, ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, avait organisé le service pour les bateaux à vapeur de la Marine, chargés du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, de la navigation régulière entre Anvers et Tamise, et de la remorque des navires dans l'Escaut. L'administration des Finances plaçait un agent à bord pour assurer les recettes, le capitaine avait sous sa garde une caisse dans laquelle devaient être déposés les coupons remis au garde par les voyageurs; il faisait partir le bateau exactement à l'heure et pour cela il recevait au besoin une montre cadenassée, qui était remontée tous les huit jours par le chef supérieur du service, et cette montre était réglée d'après l'heure des chemins de fer. Et quelques autres détails aussi typiques...

il avait fait droit à la lettre du 17 juin des Affaires Etrangères et de la Marine. Les armateurs d'Anvers étaient évidemment au courant de la pénurie d'officiers dans la Marine de l'Etat.

Avec prudence, l'Intérieur demande, le 10 octobre 1844, de faire connaître si, pour l'année 1845, un équipage de la Marine pourra être fourni aux navires qui feront le service régulier vers Singapour et pour combien de départs. La réponse est satisfaisante : si le navire qui doit partir pour Singapour à la fin de décembre est d'un petit tonnage et ne nécessite qu'un équipage peu considérable, comme le « Charles » ou le « Schelde », un navire pourra être expédié vers le 1er mai, et deux autres le 1er septembre et le 15 décembre 1845.

Mais il serait nécessaire de réduire de deux mois la durée du temps pour lequel l'équipage est accordé; il serait de plus indispensable que les bâtiments aient au moins un armement de quatre pièces de 12 livres, plus un fusil et un pistolet par homme embarqué; « l'état de dénue- » ment complet dans lequel se trouvait le « Charles » à cet égard prouve » à l'évidence l'utilité de la mesure proposée »; le « Macassar » et l'« Emmanuel » possédaient tous deux cet armement, que l'apparition de pirates dans l'Océan Indien rend plus nécessaire encore.

Nous avons déjà fait mention de la perte du « Charles ». Cette perte fait ressortir les dangers de la navigation à cette époque. Le navire, sous le commandement de l'Enseigne de Vaisseau Hoed (24) était arrivé le 28 novembre 1843 à Singapour, faisant de l'eau en abondance depuis le Cap de Bonne Espérance. Le brick fut abattu en carène et, ayant terminé ses réparations et complété sa cargaison, il mit à la voile pour Manille, le 1er février 1844.

Le 10 mai, le Lieutenant de Vaisseau Van Haverbeke, commandant l'« Emmanuel », avait déjà confirmé la catastrophe et donné un extrait du « Javasche courant ».

Hoed adressa, le 22 mai 1844, un rapport au ministre donnant les détails de la perte du « Charles ». Le 2 février, il avait quitté la rade de Singapour; il avait remonté le détroit de Macassar, dont il avait parcouru les 4/5 de la longueur le 16 au soir. Le 17, au point du jour, le navire toucha sur un banc de vase « qui ne se trouvait pas sur la carte de Horsburgh », à hauteur de la rivière de Gooty et de l'île de Pamarong. Grâce à une ancre à jet portée au large, le

(24) Voir annexe I pour la carrière de Hoed. Le navire était la troisième unité armée vers les Grandes Indes avec équipage de l'Etat.

brick allait être de nouveau à flot, lorsqu'il fut attaqué par 24 à 25 navires pirates dont les boulets arrivaient à bord; trente à quarante bouches à feu de fort calibre tiraient sans relâche et une mousqueterie très nourrie rendait la position du navire très critique.

Vers 8 heures, l'abordage commença; l'équipage fut obligé de quitter le navire. Chaque bâtiment pirate portait 80 à 120 hommes et était armé de 4 à 6 pièces de canon, alors que le « Charles » n'avait pour tout armement qu'une caronade de 6 livres et une pièce de 3 livres, toutes deux dans un état tel qu'il aurait été imprudent de s'en servir autrement qu'avec de faibles charges et seulement pour signaler; il n'y avait aussi que 8 vieilles carabines, dont plusieurs hors de service, deux pistolets et trois sabres.

Dans ces circonstances, la lutte était impossible; un instant de retard aurait livré les Belges à une mort dans les tortures, ainsi que les pirates en avaient l'habitude. Hoed quitta le bord le dernier, en se jetant à l'eau pour gagner une embarcation. Les trois chaloupes belges furent poursuivies « par plusieurs navires à deux rangs d'avirons superposés et dont les boulets et les balles pleuvaient autour de nous ».

Au bout de trois quarts d'heure de peine, l'équipage du « Charles » allait tomber dans les mains des pirates, quand un fort grain du nord survint et sépara les ennemis; mais le vent violent et la mer terrible obligèrent les hommes à débarrasser les embarcations de tout ce qui était trop lourd; le peu de biscuit qu'ils avaient fut gâté par l'eau de mer. Après le grain, les embarcations se réunirent et on fit le partage du peu de vivres qui restait. Hoed essaya alors d'atteindre les îles de Paternoster, se trouvant à une cinquantaine de milles au sud; le mauvais temps l'empêcha d'y arriver. On mit alors le cap sur la côte de Célèbes qui fut atteint à la pointe Onkono le 20 au soir. On ne put y accoster pour chercher de l'eau à cause de l'hostilité des indigènes.

Le lendemain soir, on se rapprocha de la côte. Citons maintenant le rapport : « La disette d'eau, la misère, la fatigue, les privations de » toute espèce, l'immense chaleur de 135° Fahrenheit qu'il avait fait » dans les chaloupes pendant la journée, avaient commencé à décou- » rager et à désespérer les hommes, qui ramaient déjà depuis que nous » avions quitté le bord. Il fallait de l'eau à tout prix. Je réunis les » trois embarcations et j'ordonnai la manœuvre pour pouvoir m'éloigner » de la côte au premier signal. Comme étant le seul à parler le malais, » je débarquai avec un des officiers et quelques hommes... me fiant » sur l'apparente tranquillité des naturels... Les Indiens m'engagèrent » à hâler mes embarcations à terre et à y passer la nuit, nous assurant

» bien qu'ils ne nous assassineraient pas. Le nombre des hommes » armés augmentait continuellement... ils s'emparèrent des barils et » les hostilités commencèrent. Nous prîmes de force une petite barique » de galère à moitié pleine; j'ordonnai l'embarquement. Un grand » nombre de naturels se jetèrent à l'eau et saisirent les embarcations » d'où l'on parvint... à les éloigner en leur abandonnant quelques objets » qu'ils avaient enlevés. M'étant débarrassé des Indiens qui me rete- » naient à terre, je regagnai les chaloupes à la nage; une grêle de pierres » et de projectiles fut lancée contre les embarcations... Nous pûmes » faire route au sud. Le lendemain 22, nous fûmes à midi par le travers » de la baie de Jinrana... Le 23, nous avions le cap Mandahar par le » travers, le 25 à midi, nous relevâmes l'île de North Watcher... Le 26 » au matin, l'on toucha, à l'île de Balam Ketchiel appartenant au » gouvernement hollandais. Là nous eûmes l'accueil le plus hospita- » lier... ». Neuf jours de souffrances et de privations, et Hoed ramena tout son équipage ! Celui-ci put se restaurer quelques heures; on loua un « prow » (25) pour transporter les malades et on arriva, le soir à Macassar.

Là, l'équipage reçut l'accueil le plus flatteur, tant du commandant du brick hollandais, le « Arend », M. T'Hooft, que du gouverneur de Macassar, M. de Perez et de toute la population.

Deux jours après, une escadrille de croisière avec un bâtiment à vapeur, vint sur rade; Hoed et ses hommes embarquèrent sur les navires qui allaient faire une expédition à la recherche du « Charles ». Partis le 5 mars, les 7 navires et 30 « prows » indigènes, investigèrent la côte. Le 14, on arriva à l'embouchure de la rivière de Gooty; toute la flottille toucha sur le même banc où le « Charles » avait échoué. Le 29, deux goélettes et une canonnière purent remonter la rivière; on avait appris que le brick avait été pris par le sultan de Tingarong. Arrivés le 1er avril devant une ville de 10.000 âmes, nommée Samarinda, on y trouva la grande chaloupe du « Charles » et les 2 pièces de canon, le reste devait se trouver à Tingarong, la capitale du sultan. Mais cette ville était abandonnée... On y mit le feu; le soir, le palais et ses dépendances, les mosquées et un millier de maisons étaient en flammes. Au retour, on trouva à Samarinda une partie de la cargaison du « Charles ». On exigea des habitants une somme de 130.000 florins,

(25) « Prow », petit bateau lent, transportant des marchandises en Extrême-Orient, avec un mât très incliné et une voile relativement petite.

valeur estimée du navire et de ce qu'il contenait, avec menace de mettre la ville à sac et de la brûler. On ne put récolter que 4.000 florins; on donna un terme de cinq ans pour compléter la somme et on prit des otages en cautionnement.

Le 21, retour à Macassar, après une campagne de près de deux mois. Hoed insiste sur le zèle et l'infatigable activité déployés par T'Hooft et Stercks, commandant le vapeur le « Hekla ». Leurs « actes honorent le caractère d'une nation » dit-il. Ils furent, en effet, rapides et efficaces, dénotant chez eux un vif intérêt de servir les intérêts belges.

Le 23 mai 1844, Mr. Moxhet, consul de Belgique à Singapour, avait adressé au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, un long rapport sur la perte du « Charles ». Il avait suggéré de rapatrier l'équipage soit par le « Macassar », soit par le « Emmanuel », qui se trouvaient dans ces parages, mais Hoed préféra rentrer directement en Europe en s'embarquant à Batavia sur un navire étranger.

Ce rapport jette quelque lumière sur les agissements du sultan pirate. Les parages où le « Charles » avait péri, avaient été récemment le théâtre d'une autre attaque, commise sur deux navires marchands anglais, affrétés par l'« honorable James Erskine Murray, oncle du présent Lord Elibank ». Ce « gentleman » s'était rendu avec les deux navires dans la rivière Coti (ou Gooty) afin de se mettre en rapports avec le sultan et établir des relations commerciales dans cette partie de l'île de Bornéo. Mais voyant le sultan se mettre en état de défense et faire élever des batteries, l'« honorable gentleman » exigea, pour sécurité de ses navires, des otages, le gendre du sultan, le premier ministre et le secrétaire, avec menace, s'ils n'étaient pas à bord endéans l'heure, de bombarder le palais et la ville de Tingarong. Il s'ensuivit une attaque générale, le 16 février, c'est-à-dire la veille du jour de l'échouement du « Charles ».

Les deux navires redescendirent la rivière et eurent à soutenir un combat de trente-six heures contre les « prows » malais et les batteries construites le long des deux rives; plus de 1000 coups de canon furent tirés des deux navires. A quelques milles de l'embouchure de la rivière, ils furent attaqués, le 18, par une flotte nombreuse de « prows » venus par quelque crique inconnue. C'était peu après la capture du « Charles » et la flotte de « prows » était sans doute celle qui revenait de cette expédition. Le nombre de pirates tués dut être considérable; mais l'honorable J. Murray fut tué sur le pont d'un boulet de 2 livres qu'il reçut dans la poitrine.

Cet épisode peut encore être illustré par la vantardise d'un ami du sultan de Coti (ou Gooty), le sultan Buga de Pergollon qui prétendait avoir mis à mort 27 capitaines de navires européens !

Le consul termine en insistant sur la nécessité d'avoir quelques navires de guerre pour la protection de notre commerce dans les pays lointains, et de n'accorder des équipages de l'Etat qu'à des navires neufs, appartenant à une grande compagnie commerciale, qui serait à même de les pourvoir de tous les moyens de défense nécessaires, ainsi que d'un subrécargue pour prendre soin des marchandises.

Un arrêté royal du 3 novembre 1844 accorda aux officiers du « Charles » une indemnité de naufrage de 2.000 francs pour les enseignes et de 1.600 francs pour les aspirants.

En septembre 1844, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine propose au roi de nommer Mr. de Perez, « gouverneur de l'établissement colonial des Pays-Bas à Macassar (Célèbes) », officier de l'Ordre de Léopold, au titre civil, et les Lieutenants de Vaisseau T'Hooft et Stercks, chevaliers de l'Ordre, au titre militaire.

Et voici la cinquième expédition vers les Grandes Indes.

Nous apprenons par une lettre du 24 septembre 1843 de l'armateur Aug. De Cock de Gand que c'est son navire, le « Emmanuel », qui est accepté par la Commission de Navigation pour le départ pour Singapour et Java du 15 décembre. A ce moment on est en train de gréer entièrement le navire.

Le ministre demande, le 12 octobre, à l'armateur, « qui a de graves intérêts à confier au capitaine » s'il a la moindre objection à faire contre la nomination du Lieutenant de Vaisseau Van Haverbeke. Réponse : « Tout ce que nous avons appris de cet officier lui » est si favorable que nous osons vous prier de vouloir bien lui con» fier le commandement du « Emmanuel ».

Le voyage se fit dans d'excellentes conditions ([26]).

On débarqua des canonnières 5 et 7, du « Congrès » et du « British Queen », 25 maîtres et matelots. Van Haverbeke demanda au ministre d'accorder solde entière aux sous-officiers et matelots, engagés au voyage seulement; ces hommes ne s'engageraient qu'à cette condition, « afin de se libérer des dettes qu'ils ont à l'auberge et qu'ils ont l'habitude de payer avant leur départ ».

(26) Il y avait à bord, parmi les trois enseignes, J.E. Godtschalck, dont les filles, en souvenir de leur père, léguèrent à l'Etat une fortune pour construire à Ostende, le Home des vieux marins.

Le 23 novembre, l'armateur fit savoir à La Hure que le navire se rendrait d'Anvers à Java, de là à Singapour et en Chine et reviendrait par Manille à Anvers; le navire arrivant dans l'Inde trop tôt ou trop tard pour la récolte, il valait autant l'envoyer en Chine que de le faire attendre pendant 3 ou 4 mois à Java ou à Manille. Van Haverbeke exprima à La Hure la vive satisfaction de ce voyage projeté en Chine et « c'est avec empressement que je vous fais mes offres de service pour » les objets que vous désireriez de ce pays »...

Par lettre du 12 décembre, le gouverneur de la province d'Anvers, président de la Commission de Navigation, fait savoir qu'un certain Pienschke, fils du capitaine du « Jeannette Marie », a été admis comme apprenti à bord du navire; un second apprenti vint de l'Ecole de Navigation d'Ostende.

Le ministre des Affaires Etrangères en donnant, le 26 décembre, aux consuls belges des instructions pour le paiement et la nourriture de l'équipage, eut soin de rappeler une fois de plus que le navire n'était pas un navire de guerre et ne pouvait battre la flamme.

Van Haverbeke mit en mer le 9 janvier 1844; il arriva en rade de Batavia, le 23 avril 1844, après une traversée de cent trois jours, tout l'Etat-major et l'équipage en parfaite santé. Il quitta Batavia le 24 mai et arriva « heureusement » à Singapour, le 1er juin. De là, il expédia toutes les pièces justificatives des dépenses par le bateau à vapeur pour éviter les énormes frais de poste que l'envoi par « Overland mail » entraîne. Il quitte Singapour le 25 juin pour Macao, où il arrive le 5 juillet. Le 12, il remonte le Tigre et est, le 14, au mouillage de Whampao. De Canton, il fait part au ministre, le 31 juillet, qu'il a découvert dans la Mer de Chine un banc de corail sur lequel le minimum d'eau a été trouvé de dix brasses et qu'il place par 113°50' longitude est de Greenwich et 19°12' latitude nord; ce banc pouvait avoir deux milles d'étendue et comme les bancs du St. Esprit et d'Assereida se trouvent à quarante quatre milles de celui dont il est question, il suppose que les trois bancs font partie d'un seul et même plateau; il a notifié l'existence du banc au Journal de Hong-Kong qui a immédiatement inséré la note dans ses colonnes.

Parti de la rade de Macao, le 27 août 1844, le navire arrive à Manille, le 2 septembre. Il rentre à Anvers, le 12 avril 1845, n'ayant perdu qu'un homme mort de dyssenterie.

C'est par une lettre du 20 décembre 1843 de l'armement Cateaux-Wattel à Mr. La Hure, capitaine de vaisseau, « chef de division » à la

Marine, que nous apprenons qu'il est question de mettre le nouveau trois-mâts barque de 300 tonneaux, le « Schelde », sur la ligne d'Extrême-Orient. Le Capitaine Lieutenant Eyckholt, consulté par l'armement, ayant accepté le commandement, le voyage est fixé pour le départ du premier semestre de 1844.

Rappelons que l'acceptation d'Eyckholt était indispensable, aucun autre officier belge n'étant disponible; les cadres étaient trop réduits pour rencontrer toutes les demandes d'officiers nécessaires aux expéditions projetées; dans sa lettre du 27 décembre au ministre de l'Intérieur, le ministre des Affaires Etrangères le lui confirme et ajoute : « et l'équi- » page de la Marine ne saurait sans un grave inconvénient être placé » sous les ordres d'un étranger ».

La Commission de Navigation à voiles désigne le « Schelde » pour le départ du 15 avril 1845; un délai est accordé jusqu'au 20. Le 27 avril, le ministre adresse ses instructions aux consuls; il a toujours soin de préciser que le navire ne peut en aucun cas être considéré comme navire de guerre.

Le « Schelde » ne part que le 12 mai de Flessingue; il fait escale à Santa Cruz, le 25 mai. Le consul général des Pays-Bas, de Suède et des Villes Hanséatiques, aux Iles Canaries écrit au ministre pour faire valoir les services qu'il a rendus au navire et demande le consulat de la Belgique « avec la seule assignation de 1500 francs annuels pour frais extraordinaires ». Il avait déjà écrit au comte de Hompesch [27] le mois précédent, en sollicitant sa protection pour obtenir de son souverain ce consulat : « Je lui fessais (sic) savoir, dit-il, que je suis natif » de Manheim et je l'intruisais des hauts emplois qu'ont occupé quel- » ques personnes de ma famille dans le Gouvernement de Bavière ». Il avait aussi « contribué à solenniser... la majorité de la Reine d'Espagne... ».

Le 16 septembre 1844, le « Schelde » est arrivé à Singapour, sans événement remarquable, Eyckholt seul souffrant depuis deux mois d'un rhumatisme aigu. Le navire part le 5 octobre pour Canton. Il arrive à Whampoa après une traversée de 19 jours. Le 18 octobre, il est assailli par un typhon qui l'oblige, pendant quatorze heures, à fuir à sec de voiles, le pont constamment noyé tant par l'eau de la mer que par la pluie qui tombait à cataractes.

---

(27) Voir l'aventure de la Colonie de Colonisation.

A Whampoa, trois matelots ont déserté du bord; ils seront remplacés, à Manille, par trois matelots brémois, naufragés du navire « Wilhelm Ludwig », qui seront ainsi rapatriés.

Le « Schelde » rentre à Anvers, le 23 juin 1845, l'Etat-major et l'équipage en parfaite santé, mais Eyckholt souffrant d'un accès de goutte.

Le même navire sera admis par la Commission de Navigation pour le départ de la ligne des Indes fixé au 15 décembre 1845, neuvième voyage. Mr. Cateaux demanda que le départ put être fixé au 15 novembre, parce qu'alors le navire serait arrivé à Singapour vers l'époque du changement des moussons, circonstance qui amenait dans ce port les jonques chinoises et toutes les embarcations de la Malaisie et était particulièrement favorable pour le commerce. Cette demande fut rejetée par la commission.

Le « Schelde » fit encore un voyage aux Indes, — le douzième des treize départs — du 26 juillet 1847 au 10 septembre 1848, sous commandement de Claeys.

Le troisième voyage du « Macassar » vers l'Extrême-Orient, — septième départ —, eut lieu en 1845-1846, sous le commandement de l'Enseigne de Vaisseau, C. Swarts. Le 27 mai 1845, il se trouve à l'entrée du détroit de Calais, poussé vers l'océan, par une belle brise du nord-est, toutes bonnettes dehors. Swarts avise le « Directeur de la Marine » qu'il lui donnera de ses nouvelles aussitôt « son arrivée en l'Inde dans une centaine de jours... ». Il arrive à Singapour le 25 septembre 1845; la santé de l'équipage est parfaite, le bâtiment en très bon état. Il est à Manille le 30 octobre; il part pour Batavia le 25 novembre.

Au retour, en décembre, deux matelots du « Macassar » désertent à Manille. Les perquisitions ordonnées à la demande du consul général de Belgique, Mr. Lannoy, n'ayant pu amener leur arrestation, celui-ci demande, le 4 janvier 1846, des instructions au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, le règlement consulaire ne prévoyant pas le cas de désertion...

Le 26 janvier 1846, le navire fait relâche à Soerabaya pour subir des réparations. La mortalité est assez grande à l'Ile de Java. Des hommes sont malades, un matelot est décédé. Le 17 mars, le « Macassar » repart pour l'Europe.

De Ste Hélène, le 4 juin 1846, le Commandant Swarts écrit à La Hure pour l'informer que, le 20 mai, se trouvant par 34°25' latitude

sud et 15°20' longitude est de Greenwich, il a fait la rencontre d'un trois-mâts français, « le Globe », venant de Calcutta, allant à Bordeaux, qui avait une forte voie d'eau; il navigue de conserve avec lui. Le soir, une forte tempête de l'ouest-nord-ouest les oblige de mettre à la cape sous le grand hunier ou bas ris; le « Macassar » se tient sous le vent du « Globe », prêt à le secourir. Le 22 mai, le navire assisté a toujours peine à maîtriser la voie d'eau; l'un des deux officiers, malade, garde le lit depuis un mois; Swarts promet d'envoyer son médecin dès que le temps le permettra. Les 23 et 24 mai, tempête de l'ouest avec une mer affreuse; le 25, les vents passent au sud-ouest, permettant de porter le cap en route, avec la mer de travers, ce qui fatiguait beaucoup les navires. Le 26, le temps étant maniable, le médecin du « Macassar », se rend à bord du « Globe ». Le 28, l'état de l'officier du « Globe » s'est empiré; on le transporte dans une chaise à bord du « Macassar »; l'officier Michel lui cède sa chambre. On peut se figurer ce qu'a dû être le transport d'un bord à l'autre d'un malade, alors que la mise à l'eau et le maniement de la chaloupe présentaient déjà pour les hommes qui la montaient, les plus graves dangers !

Le 1er juin, le « Globe » redemande le médecin, ayant des hommes blessés et malades; le « Macassar » stoppe, fait le nécessaire. Le 2 juin, le « Globe » signale que le capitaine est atteint d'une attaque d'apoplexie, qu'il a tout le côté droit paralysé. Le « Macassar » met en panne, le médecin se rend de nouveau à bord. « Le 3 juin, rien de particulier », dit Swarts dans son rapport. Le 4 juin, les deux navires arrivent en rade de Ste Hélène. Swarts va voir son collègue à bord du « Globe »; le capitaine de ce navire le remercie et lui dit simplement : « mon service en mer est terminé ». Et ces quelques mots ont clôturé un de ces innombrables drames dont la mer a été sans cesse la cause et le témoin.

Jusqu'en 1848, les voyages vers les Indes vont se succéder.

Au huitième départ, se trouve en ligne l'« Ambiorix »; le voyage aura lieu de septembre 1845 à octobre 1846, sous le commandement de Roose.

L« Emmanuel » assumera les dixième et treizième départ, respectivement du 26 juillet 1846 et 29 juillet 1847, sous commandement de van den Broecke, et du 3 novembre 1847 au 10 septembre 1848, sous commandement de Swarts.

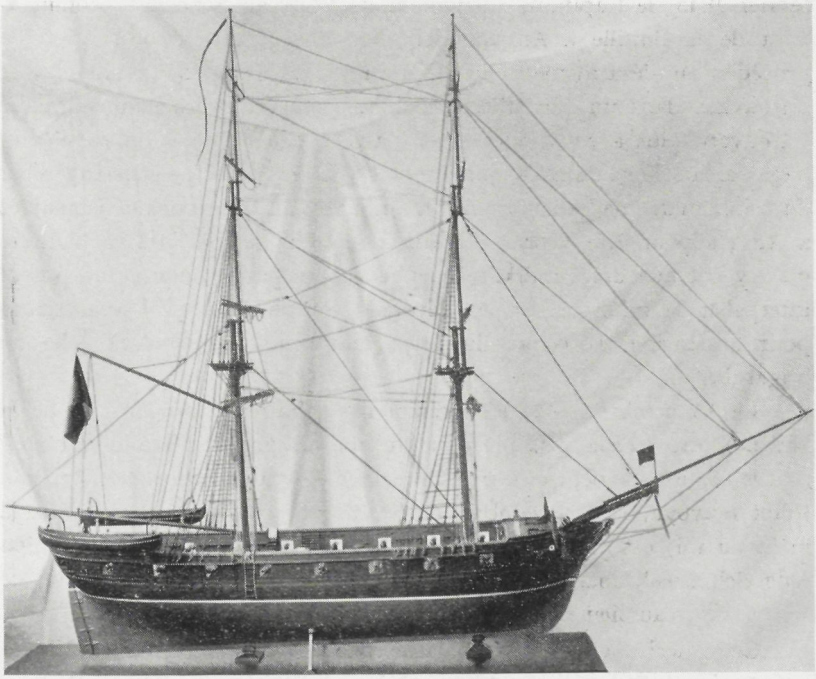
Le quatrième voyage du « Macassar » qui assume le onzième départ aura lieu, avec Hoed comme commandant, du 23 décembre 1846 au 9 mars 1848.

Bornons-nous à citer ces expéditions. Ce que nous avons retrouvé des premières suffit à caractériser cette grande période de navigation maritime belge, avec ses espoirs et ses succès, avec ses aspects de vie laborieuse et angoissante.

« LE PRINCE ROYAL »

Voici maintenant apparaître la première unité de haute mer spécialement construite pour la Marine Royale.

L'insistance du ministre de l'Intérieur, chargé encore du commerce extérieur, a fini par avoir raison des hésitations du ministre des Affaires Etrangères et de la Marine; la construction du navire est décidée en 1842, sous l'administration du comte de Briey, parce que le « Louise-Marie » envoyé en mission au Guatemala où allait se fonder un établisse-



Brick « Duc de Brabant », ex « Prince Royal »

Maquette construite d'après les plans originaux sous la direction de M. Jos. Beuckeleers-Doncke (Musée de la Navigation, Anvers)

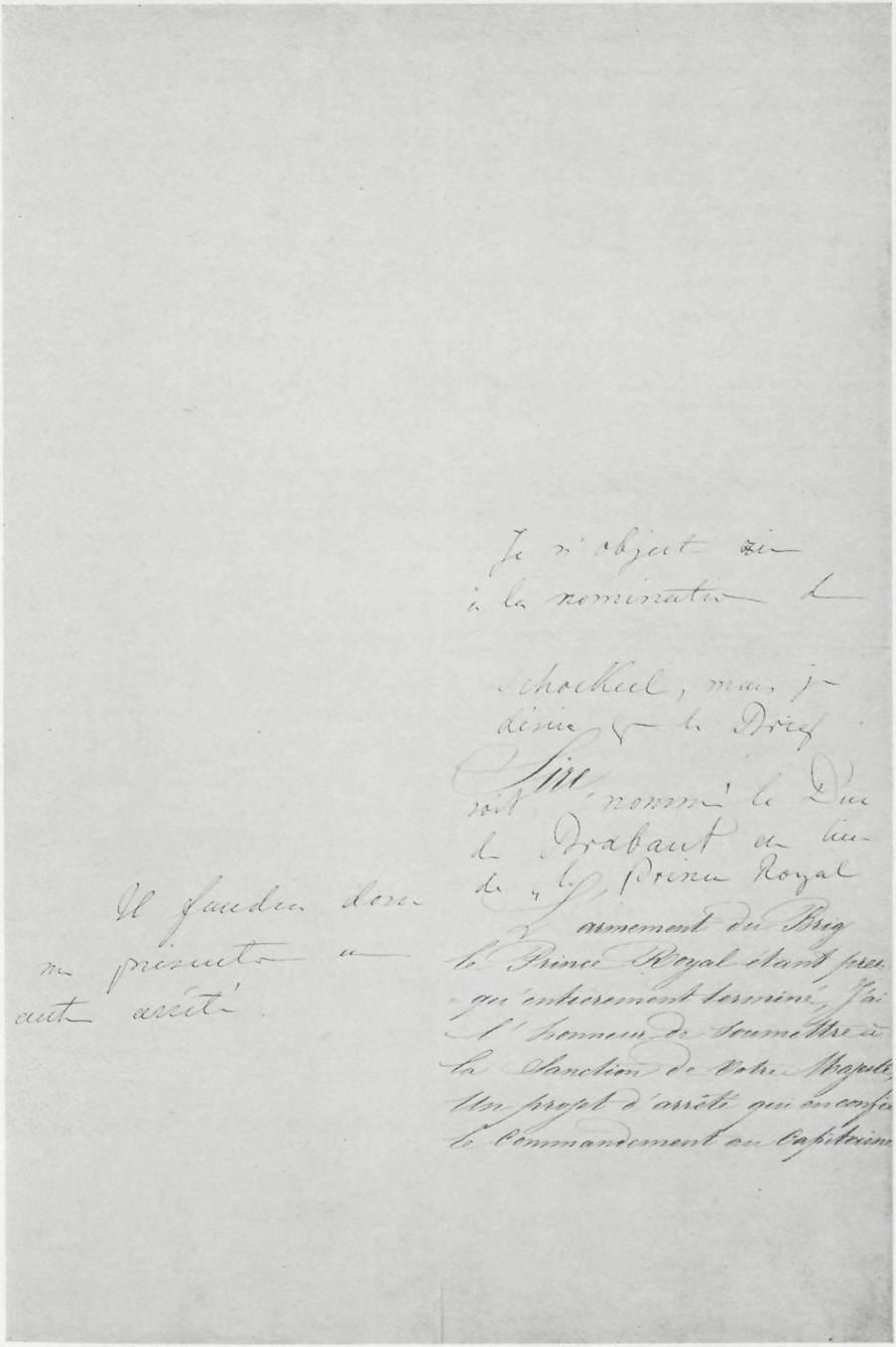
ment, ne pouvait être en même temps sur les lieux de pêche. Au surplus, ainsi que le rappelait plus tard, en 1852, une note pour la discussion du budget de 1853, « ce navire marchand, d'une construction » légère, acheté après 1839, au moment où les traités levaient les en- » traves qui retenaient notre marine, ne pouvait suffire pour les pays » transatlantiques où les consuls demandaient instamment la présence » d'un navire de l'Etat ».

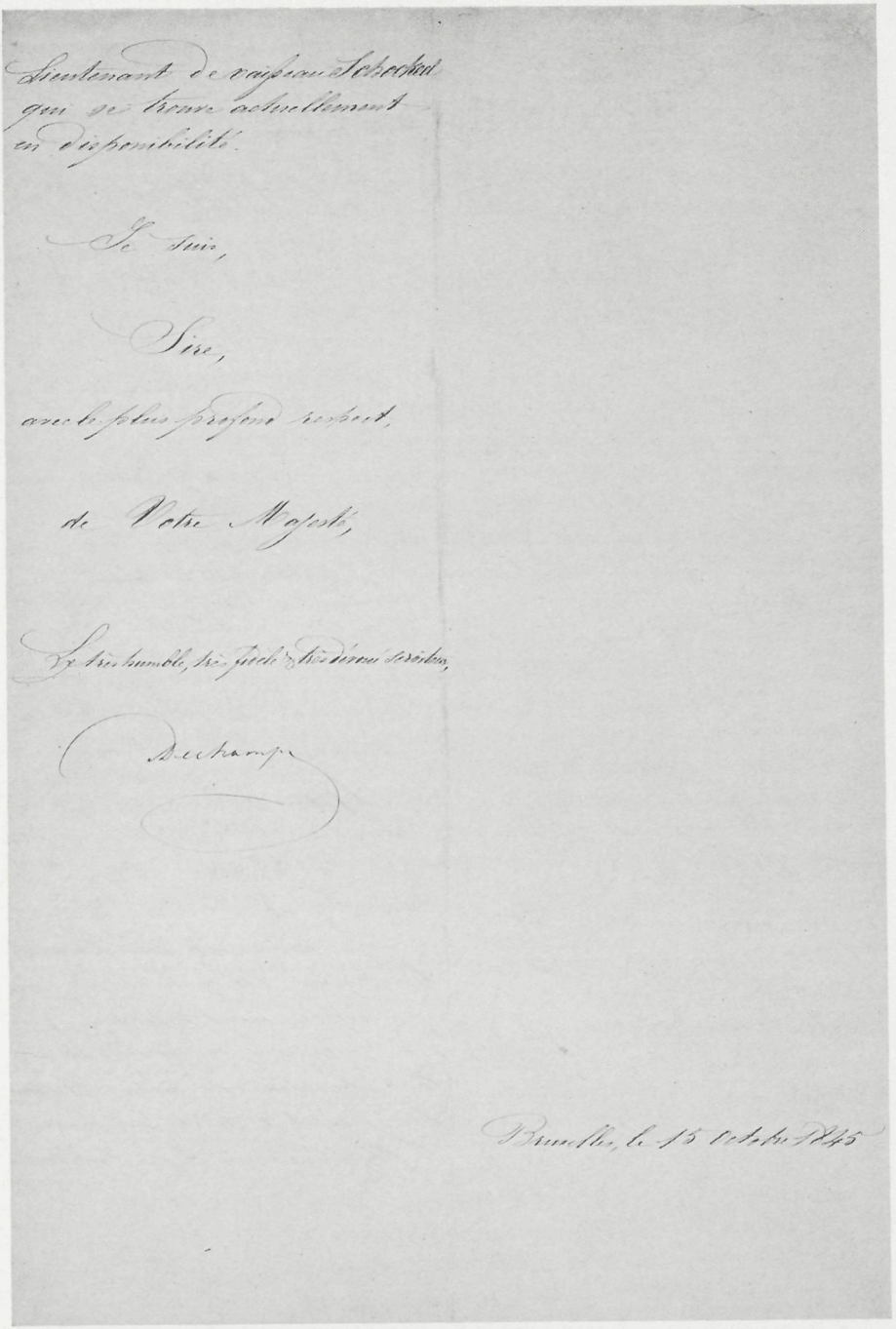
L'adjudication publique de la coque du brick eut lieu le 23 juillet 1842; les frères van Gheluwe de Bruges furent déclarés adjudicataires pour 79.980 francs; la dépense totale s'éleva à 319.144,23 francs. Rappelons que le prototype du bâtiment était le brick « Le Cygne » de la marine française. Sa construction dura trois ans; et souvenons-nous qu'on eut soin de laisser sécher le bois de la coque. L'artillerie était composée de caronades enlevées aux canonnières; plus tard, elle fut remplacée par des canons obusiers de trente livres.

Dès que la mise en service du brick put être envisagée, le 15 février 1845, le Capitaine Lieutenant de Vaisseau Schockeel, commandant de la flottille à Anvers, demanda au ministre l'autorisation de procéder au désarmement du brigantin « Le Congrès », celui-ci « se » trouvant dans un état d'innavigabilité complet et les hommes ne se » trouvant plus à couvert et à sec dans la cale ». Le 8 juillet, l'équipage passa à bord de la canonnière n° 11. Le 29 juillet, le sous-Ingénieur du Génie maritime Sadoine remit le brigantin au directeur des Domaines à Anvers pour être vendu. Et ainsi le public ne put pas se plaindre qu'il y eut une unité militaire en plus, et les parlementaires ne purent interpeller le ministre sur les dépenses somptuaires qu'il avait faites pour la Marine, la coque du brick remplaçant simplement celle du brigantin.

Le 15 octobre 1845, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, Mr. Dechamps, présenta au roi un projet d'arrêté qui confiait le commandement du brick «le Prince Royal» à Schockeel. Mr. Van Praet renvoya, le 4 novembre, de St. Cloud, ce projet apostillé de la main du roi; cet apostille portait : « Je n'objecte rien à la nomination » de Schockeel, mais je désire que le brick soit nommé « le Duc de » Brabant » au lieu de « le Prince Royal »...

Cette décision fut portée à la connaissance des chefs de la Marine à Ostende et à Anvers le 12 novembre; le brick « le Prince Royal » doit être nommé *à l'avenir* le « Duc de Brabant ». Comme le projet d'arrêté cité ci-haut datait du 7 mai 1844, il est à supposer qu'on avait commencé par lui donner son premier nom sans l'assentiment





Reproduction du rapport au roi transmettant un projet d'arrêté relatif au Commandant du brick « Prince Royal ». A remarquer fig. précédente la note manuscrite de Léopold I, exprimant le désir que le navire soit nommé « Duc de Brabant »

du roi. Les considérations du projet d'arrêté de mai 1844 disaient : « Le brick de 20 canons que le département de la Marine a fait con- » struire à Bruges étant à la veille d'être lancé, j'ai l'honneur de de- » mander à Votre Majesté l'autorisation de donner à ce navire le nom » du Prince Royal, dont l'avenir et la destinée humaine font l'objet des » vœux et des espérances de tout ceux qui dans leur amour confondent » la Belgique et l'Auguste famille de Votre Majesté... Déjà, Sire, deux » bateaux à vapeur portent les noms du Prince Philippe et de la Prin- » cesse Charlotte; le Prince Royal rappelera aux Belges... que son » appui leur est accordé... ».

Le projet d'arrêté du 15 octobre 1845 portait : « L'armement du » Brick, le « Prince Royal », étant presqu'entièrement achevé... ». Il faut supposer que le gréement et l'armement du navaire avaient pris plus d'un an.

Le rôle d'équipage du brick fut fixé, le 25 novembre 1845, à 130 hommes, dont 1 capitaine lieutenant de vaisseau commandant, 1 lieutenant de vaisseau, 3 enseignes, 3 aspirants, etc... et plus de 90 matelots et mousses.

La décision du roi de modifier le nom du navire pouvait avoir plusieurs raisons : le Prince Royal était mort en 1834, son frère venait d'avoir huit ans, il se conçoit que le roi n'ait plus voulu ni voir rappeler continuellement et publiquement ce deuil, ni utiliser le titre plus tard; de St. Cloud, où il se trouvait, le navire paraissait peut-être bien modeste pour cette appellation royale et française; il introduisit la tradition des titres spécifiquement belges.

Le navire prit la mer le 25 mai 1846 pour la campagne de surveillance de la pêche et notamment les Shetlands et rentra à Ostende le 24 septembre. Le développement considérable de la navigation belge dans les mers du sud portèrent Mr. Dechamps à proposer au roi d'envoyer le brick sur les côtes est et ouest de l'Amérique du Sud. Il partit le 1er février 1847 pour rentrer le 19 avril 1848. « A ce moment, les » événements politiques engagèrent le gouvernement à ne pas éloigner » ce navire, dont l'équipage fut employé à construire et armer une » batterie de mortiers à Ostende ».

Le 31 décembre 1848, il fut désarmé après le vote de budget de 1849, qui le mettait en disponibilité.

Malgré qu'il fut remis en service ultérieurement pendant quelque temps, sa carrière ne fut guère longue. Ce chapitre est court, comme l'histoire de cette marine, qu'un roi voulut, mais dont une nation naissante et ignorante ne reconnut pas l'utilité.

INTERMEDE ADMINISTRATIF

La grande activité qui régnait à cette époque dans les affaires maritimes entraîna des modifications dans l'organisation de l'administration de la Marine, qui formait une section au sein du Département des Affaires Etrangères.

Le 21 mars 1844, le ministre de ce département avait soumis au roi, par l'intermédiaire de Mr. J. Van Praet, « Ministre de la Maison du Roi », un rapport et un projet d'arrêté qui tendaient à créer le poste de directeur et à donner au chef de l'administration centrale de la Marine « des attributions en rapport avec les développements suc- » cessifs qu'avait pris depuis quelques années cette branche du service » public ». Le 13 mai, le ministre rappela ce projet à M. van Praet; celui-ci lui communiqua les observations du roi. Le 3 juin, un nouveau projet d'arrêté fut envoyé à M. van Praet, « dans lequel, d'après le » désir de Sa Majesté, était désigné le fonctionnaire appelé à diriger » la Marine ».

Le premier rapport rappelait que le département de la Marine n'avait dans ses attributions, jusqu'en 1839, que la marine militaire proprement dite et le matériel des canonnières. Après la ratification des Traités, la loi du 1er juin 1839 plaça dans son ressort le pilotage et la surveillance de la navigation de l'Escaut et de ses embouchures. Bientôt après, le service des phares et fanaux passa de l'administration des Ponts et Chaussées à celle de la Marine, ainsi que le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre. En 1840, on y réunit également le sauvetage sur la côte de la Mer du Nord et la police maritime; cette branche de service prit un grand développement par suite de la loi du 27 septembre 1842.

Il était également signalé qu'à la fin de 1842, une grande impulsion fut donnée à la Marine par la création de services réguliers de navigation à voiles vers Singapour et Batavia. On pouvait y ajouter les services d'Anvers, navigation vers Tamise, bouées et balises, et enfin la surveillance de la pêche dans la Mer du Nord.

Le premier projet d'arrêté comportait la désignation d'un directeur général; ce « général » disparut dans le second projet.

Mr. V. La Hure fut nommé directeur. Il fut rappelé qu'il faisait partie de la marine militaire depuis plus de vingt ans, qu'il fut nommé capitaine-lieutenant de vaisseau par arrêté du 24 mai 1837 ([28]); chargé

(28) Voir annexe I.

en 1839 de la reprise du pilotage à Ostende, il fit reconnaître par la Hollande une dette de 205.000 florins; il s'occupa de la reprise du pilotage à Anvers, et procura à l'Etat, de la part de l'administration communale, « un hôtel, deux bateaux-pilotes et 200.000 en écus ». En 1842, il prépara le projet de loi sur la police maritime et celui relatif au bateau destiné à la navigation d'Anvers à Tamise. Il organisa le pilotage à Flessingue et à Terneuzen; il assura à la Belgique, quant au pilotage, la suprématie dans les eaux de l'Escaut.

Mr. La Hure fut nommé, en même temps, par arrêté du 7 juillet 1844, capitaine de vaisseau. Léopold I[er] avait su récompenser un de ses bons serviteurs. La carrière de La Hure allait bientôt s'améliorer encore.

D'un autre côté, la situation des officiers naviguants avait été également revue. Un arrêté royal du 7 mai 1846 accorda un traitement supplémentaire pour l'entretien de la table aux officiers et aspirants embarqués à bord des bâtiments de l'Etat ou armés par l'Etat. Le rapport au roi justifiait la mesure en disant que les officiers embarqués à bord des navires de la ligne de Singapour, de même que l'Etat-major revenu de la baie de Honduras, avaient dû sacrifier la majeure partie de leur solde à l'achat des vivres; lorsqu'en 1832, la solde des officiers avait été fixée, aucun voyage au long cours n'avait eu lieu et l'on ne devait pas espérer d'en voir entreprendre. Cette indemnité supplémentaire était de 50 francs par mois pour les officiers, pour les voyages vers les Amériques, l'Afrique, l'Océan Pacifique et « Les Grandes Indes ».

Un arrêté royal du 16 juillet 1846 accorda une indemnité annuelle de 900 francs aux commandants des malles postes belges et de 500 francs aux officiers servant en sous ordre.

Cette même année, un arrêté royal du 31 décembre, en exécution de celui du 21 novembre précédent, organisant l'administration centrale des Affaires Etrangères, créa une inspection générale de la Marine, séparée de la direction centrale de la Marine. Et Mr. La Hure, capitaine de vaisseau, directeur depuis un peu plus de deux ans devint inspecteur général, avec des pouvoirs étendus : les divers services de la Marine, personnel et matériel, « tant dans les provinces qu'à l'intérieur », sont placés *sous ses ordres*.

Le but qu'on s'était proposé était d'établir « un contrôle dont depuis longtemps l'absence avait été remarquée ». Il est à supposer que tant dans les bases d'Anvers et d'Ostende, qu'à bord des unités naviguantes ou au repos, il existait quelque négligence dans l'application

stricte des nombreux règlements concernant le matériel, vivres, rechanges, etc. et le personnel, congés et discipline. Et surtout l'administration centrale ne pouvait avoir qu'une faible autorité sur « les services de provinces ».

La direction devenait indépendante de l'inspection générale; elle comprenait un chef de division, De Page, un chef de bureau, 3 commis et deux expéditeurs. Un « écrivain » de la marine exécutait le travail de l'inspecteur général. Mr. Josselain, chef de bureau, « après 30 ans de service et ayant une mauvaise santé », était chargé de la tenue de l'« indicateur » et cette besogne d'inscrire les quelques pièces à l'entrée et à la sortie des bureaux aurait nécessité, d'après une note, un employé jeune et actif. Mr. Kissel, premier commis, rédigeait la correspondance d'après les instructions du chef de division; ce travail ne lui permettait pas de tenir au courant quatre registres matricules sur lesquels se trouvaient inscrits plus de 800 marins. Mr. Vergult, 2me commis, tenait les contrôles de la Marine, le registre du personnel du pilotage, etc.; mais il était souvent distrait de sa besogne pour copier des lettres ou arrêtés; c'était une machine à écrire un peu lente, bien que peut-être intelligente, — plume d'oie, manches de lustrine —. Mr. Richard, 3e commis, vérifiait les comptes. Et comment est-il possible, dira le chef de division, qu'il y ait quelqu'un de plus que ces trois commis dans une même salle; plus le personnel est nombreux, plus il y a matière à distraction et « Mr. Richard se plaint déjà que » sa vérification est quelquefois entravée par les conversations qui l'en- » vironnent ». Et cependant Courteline n'y siégeait pas !

Le Chef de division De Page s'intéresse beaucoup au comptable; lui-même a accompli cette tâche pendant 15 ans sans faillir, et à cause de cela, il a été promu dirigeant du service. Et immédiatement il entre en lutte avec La Hure, le marin qui se promène, et lui envoie une note pour mettre les choses au point : l'« écrivain de la Marine », De Groot, mis à la disposition de l'inspecteur général ne peut rester dans le bureau occupé par les 3 commis, car comment voulez-vous que Mr. Richard, le vérificateur, effectue son travail si, à tous les bruits qui l'entourent, il s'y ajoutait la dictée des lettres qu'écrit M. De Groot ? Ce « Monsieur », au surplus, n'a pas assez de besogne pour occuper toute sa journée; il vient plus tard et s'en va plus tôt que les autres employés; s'il est inactif sa présence gêne ceux qui travaillent et s'il est absent faute de besogne, il excite l'envie de ceux qui ne peuvent pas jouir de la même liberté.

Nombreuses sont les notes administratives pour essayer de rectifier la situation. Toutes les pages se résument en une phrase : Mr. La Hure étant chargé de la surveillance du service extérieur, ne peut avoir la moindre autorité à exercer dans les bureaux du département. Quelques coups d'épingles : « La correspondance des divers chefs de service » de la Marine arrive tous les matins et elle est déposée dans le bureau » de l'inspecteur général; ce fonctionnaire arrive vers 11 1/2 heures » ou midi, il ouvre les dépêches, fait inscrire sur son indicateur celles « qu'il veut garder et vient ensuite dans mon bureau où il me remet » les autres pièces en me donnant ses instructions absolument comme » s'il était le seul et unique chef de l'administration ».

... « Les empiétements de l'inspecteur général sont tels que la » majeure partie de la correspondance reste dans ses archives... » « Les employés ne semblent pas dévoués à ses ordres, ils sont accablés » d'injures et la crainte seule de s'attirer la haine d'un homme qui par » sa position peut leur faire le plus grand tort, les a empêchés jusqu'à » ce jour de s'adresser directement à Monsieur le ministre pour mettre » fin à un tel état de choses ».

Ce premier drame bureaucratique se termine par une circulaire du ministre qui donne une interprétation logique de l'arrêté incriminé : chacun à sa place.

La Hure avait subi des ouragans dans sa carrière; il put résister à cette tempête dans un verre d'eau; un arrêté du 9 juin 1849 le nommera directeur général de la Marine.

Le manque de grands commis se fera sévèrement sentir au cours de notre histoire et ce n'est que bien tard — trop tard à certains égards — que l'administration centrale de la Marine aura des attributions logiques, suffisantes, et un personnel compétent et averti (29).

Ce sont les documents distribués à l'occasion de la discussion du budget de la Marine pour 1846 qui fixe le cadre des sous-officiers, matelots et mousses à 375 hommes. Cependant, l'armement du brick, le « Duc de Brabant », la mise d'un équipage à bord des bâtiments de commerce, le service des malles à vapeur entre Ostende et Douvres (30) avaient nécessité l'emploi de 396 hommes répartis comme

(29) Un bureau de la Marine marchande ne sera formé qu'après la première guerre mondiale, en 1919; jusqu'en 1913, l'administration de la Marine se déclarait incompétente pour traiter les affaires de la Marine de commerce.

(30) Le service de la ligne Ostende-Douvres fut créé par la loi du 9 juillet 1845. Voir « Les Belges et la Mer », pages 177 et suivantes.

suit : « Duc de Brabant », 87 hommes et « Louise-Marie » 25, division de l'Escaut 116 hommes, bateaux Ostende-Douvres, 23, les navires de commerce « Emmanuel » 60, « Ambiorix » 20, « Schelde » 22 et « Macassar » 40 hommes. Il fallait régulariser 21 marins; ils furent engagés au voyage à 43 frs par mois. On répondit à un reproche fait par un parlementaire qu'il était embarqué sur les navires de commerce plus que le nombre d'hommes « strictement nécessaire », en disant que le « Macassar » et l'« Emmanuel » employés pour la ligne des Indes sont bâtiments d'un très fort tonnage, exigeant un équipage nombreux et qu'il n'est que juste que la Marine profite des avantages accordés aux armateurs en permettant à de jeunes matelots novices d'acquérir les connaissances pratiques « si nécessaires dans leur état ».

Au cours de 1846, quelques questions de protocole furent encore résolues. Tout bâtiment portant « pavillon royal » doit être salué à son arrivée dans un port, par les batteries de terre, d'une salve de 21 coups de canon. L'ordre ne comporte aucune restriction; néanmoins, en juin 1847, l'inspecteur du pilotage à Anvers, Mr. F. Donnet, fait connaître qu'on annonce l'arrivée d'un bâtiment portant pavillon royal et fait savoir qu'il a écrit à l'inspecteur belge à Flessingue, Mr. van den Broeck, pour qu'il ait à lui signaler « par l'envoi d'un pigeon » l'arrivée d'un bâtiment portant la marque distinctive indiquée. Le « pigeon » est révélateur de la confiance qui régnait à cette époque entre services hollandais et belges et de la rapidité des communications postales ou autres ! Mais la réponse de l'Inspecteur Général La Hure, est bien administrative : « Il est possible qu'un bâtiment de » l'espèce soit attendu à Anvers, mais l'ordre dont il s'agit n'en parle » point et tout me porte à croire que l'ordre de M. le ministre a été » mal compris ».

Voici encore un autre petit drame qui a dû fortement secouer l'administration. Le médecin chargé du service de la garnison d'Ostende demande, en septembre 1847, si « *les dames* », les enfants des officiers de la Marine Royale, ainsi que « *les femmes* » et les enfants des matelots ont droit « aux soins sanitaires gratuits et aux médicaments de l'Etat », et, en cas d'affirmative, s'il peut comprendre parmi eux les employés des bateaux à vapeur de l'Etat. Il est vraisemblable que c'est cette seconde demande qui met le feu aux poudres; la réponse de La Hure est fulgurante ! « Dans l'Armée, les officiers abandonnent pour » les médicaments une somme égale à 1/2 % de leur traitement brut; » leurs femme et enfants qu'on suppose suivre l'officier dans les gar- » nisons, ont droit aux soins et aux médicaments militaires. Quant

Baie de Honduras.

Province de la Vera Paz.

Terrain Marécageux.

Foret Vierge.

Montagnes peu Connues & Couvertes de Forêts.

Montagnes de Honduras.

Distance à vol d'oiseau de Santo Tomas au débarcadère D¹ ... 15000 Mèt
Pour les sinuos. liés à ondulations du terrain ..... 14000 "
Embranchement jusqu'au débarcadère D² ..... 12000 "
Total ..... 41000 "

Carte

du

District de Santo Tomas.

Reproduction du district de S. Thomas

» aux femmes de soldats, si l'on en excepte les cantinières, dites femmes » de compagnie, aucune n'a droit ni aux visites ni aux médicaments... » Dans la Marine, les officiers et les matelots ne subissent aucune re- » tenue de ce chef... aucun règlement n'accorde aux femmes ou en- » fants d'officiers les soins gratuits ou les médicaments... Les soins » sanitaires sont accordés gratuitement aux personnes qui font partie » du corps... mais pas à un employé des postes, un employé de la » douane (service Ostende-Douvres) ou à agent civil à terre... ils n'ap- » partiennent pas à la Marine militaire... Quant à l'opportunité de » l'adoption d'une pareille mesure, je crois qu'on peut le contester... » il faudrait que la famille de tous les officiers et autres marins eut » son domicile dans l'une des villes où se trouve à poste fixe un *chirur-* » *gien* de la Marine ou de l'Armée. Sans cela, il faudra rémunérer des » médecins civils... ce qui entraînerait une très forte dépense... La » solde peut difficilement supporter une nouvelle diminution... la grande » majorité des officiers serait hostile à la mesure... Si dans la société en » général on doit encourager le mariage, il n'en est pas de même dans » l'état militaire et surtout dans la Marine... »

Cette noble déclaration méritait de passer à la postérité.

AU SECOURS DE SANTO THOMAS

Cependant, les initiatives se multiplient. Malgré certaines incompréhensions, les navires naviguent.

Par lettre du 8 mars 1844, le ministre de l'Intérieur avait fait part à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine du projet de la « Compagnie Belge de Colonisation » d'exploiter en grand le bananier dans la colonie de Santo Thomas, dans le but d'en extraire la filasse « qui peut être employée à la fabrication du papier ». Cette filasse pourrait être livrée à un prix tel qu'elle deviendrait l'objet d'un commerce considérable. Mais il fallait que le gouvernement intervienne par un subside aux dépenses de premier établissement et qu'il affrète un navire pour transporter à la colonie le matériel nécessaire et cent cinquante colons dont les travaux seraient dirigés par un Mr. Frémendity, président d'une compagnie française pour l'exploitation du bananier.

Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine répondit qu'il ne pouvait intervenir dans les dépenses d'un tel affrètement.

Alors, le 12 juillet 1844, le comte de Hompesch, président-directeur de la compagnie, demande que la goélette soit mise à sa disposition

pour se rendre à Santo Thomas, aux fins d'y transporter le capitaine Bouillard, « comme agent diplomatique du gouvernement et commissaire général de la compagnie ». Hompesch revint à charge le 13 août, mais estimait que le commandant du « Louise-Marie » ne pouvait en aucun cas servir de commissaire rapporteur. « Ses antécédents, relative-» ment à la compagnie, ne peuvent en équité lui permettre de remplir » de semblables fonctions. »

Le conseil des Ministres acquiesce à la demande de Hompesch. Il décide, en août 1844, d'expédier le « Louise-Marie » à Santo Thomas.

Il y eut quelque résistance. Le 27 février 1845, le ministre de l'Intérieur dut rappeler la décision du conseil à son collègue de la Marine. Celui-ci écrit alors au Lieutenant de Vaisseau Petit à Ostende, en lui disant de tenir la destination du navire « sous le secret ». Il demande à son collègue un tas de renseignements sur la durée de séjour, l'embarquement de passagers. Le commandant ou les officiers devront-ils préparer des vivres pour eux ? Qui paiera les 12 frs par jour pour un passager de 1re classe, vin compris ou les 100 frs sans vin par mois pour un passager de 2e classe ? Quelle est la mission de la goélette ? Faut-il embarquer des bagages, des provisions ? Il prie aussi de ne confier au commandant aucun travail étranger à la conduite du bâtiment et à ses devoirs d'officier commandant.

En mars, les officiers de l'Etat-major doivent faire leurs approvisionnements de table calculés pour un voyage de sept à huit mois dans l'Amérique centrale, dit la dépêche. Et une autre enjoint Petit de demander un approvisionnement complet de médicaments calculé d'abord en raison de l'équipage et ensuite dans la prévision de besoins extraordinaires à Santo Thomas. « Ces médicaments doivent prévoir la possibilité de l'invasion de la fièvre jaune ». L'aide-major doit aussi demander des vivres de malades; « déjà 50 boîtes de conserves et 10 boîtes de lait ont été commandées à Nantes », pour 57 hommes et 5 passagers ! La suite du voyage démontrera qu'il était utile de prendre des mesures au point de vue de la santé.

Le conseil des ministres charge le Lieutenant de Vaisseau van den Broecke du commandement; à Ostende, il devra prendre à bord comme passager Mr. Blondeel, chargé d'Affaires de Belgique; celui-ci partagera la table du commandant qui recevra pour ce convive 15 frs par jour, vin compris. La lettre du ministre est adressée à Bruges. Van den Broecke ne s'y trouve pas et F. Claeys, qui signe « capitaine chargé de la surveillance des travaux du brick le « Prince Royal », s'empresse

de notifier au ministre qu'il tient la lettre pour la remettre à van den Broecke, « cito son arrivée ici » (sic).

Ensuite un délicieux intermède. Le ministre de l'Intérieur demande à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine d'admettre gratuitement à bord le sieur Edmond Claret, élève naturaliste au Musée Royal de Bruxelles. Réponse : il n'y a aucune place disponible, et les officiers et aspirants ont depuis 15 jours préparé leurs vivres de campagne, et « en aucun cas, je ne puis me charger de la nourriture des » passagers, et Mr. Durant, Docteur en Médecine, pourra s'occuper » de recueillir une collection pendant son séjour dans l'Amérique Cen- » trale si on lui donne pécuniairement les moyens de réaliser ce pro- » gramme ». Bref, une bonne volonté manifeste ! La réaction du ministre de l'Intérieur ne se fait pas attendre : « le roi s'intéresse personnelle- » ment au sieur Claret, au point de vouloir lui-même contribuer dans » les frais de sa mission ». Et du coup Mr. Claret peut coucher dans l'entrepont dans un hamac dont il devra faire l'acquisition et être admis à la table des aspirants en y contribuant pour 60 frs par mois.

Cependant Mr. Du Colombier, aspirant de 1re classe, se plaint encore au directeur de la Marine que la « table » subira une perte considérable s'il se contente de la modique somme de 120 francs. Alors, le directeur La Hure demande au commandant à connaître la contribution que chaque aspirant a versée à la table; il semble se douter que les aspirants ne paient pas 60 frs. Longue explication, il faut tenir compte de la vaisselle cassée ! Finalement Claret doit payer 80 frs par mois, plus 20 frs pour sa part dans le bris de la vaisselle !

Le départ est fixé irrévocablement au 10 avril. Cependant, le 12 avril, le chevalier Charles Idesbalde Achille de Villers Grandchamps, de Tournai, demande pour lui et un de ses amis, Mr. Alexandre Pottié, l'autorisation de s'embarquer à bord du « Louise-Marie ». Et c'est accordé tout de suite; eux, sont les bienvenus; ils peuvent loger dans l'entrepont, mais « sous aucun prétexte » (souligné), les officiers, aspirants ou maîtres, ne peuvent en leur faveur se départir du logement qui leur est assigné !

Pour faire ressortir le confort de l'entrepont, une note de la direction de la Marine constate que la goélette ne peut transporter dans la cale que pour six mois de vivres et que, pour prolonger son séjour aux Antilles, on a entassé des vivres dans l'entrepont où couchent les matelots. Cette même note signale les retards qu'occasionnerait au départ du navire un voyage que Mr. Blondeel ferait en Italie, alors que

« le Rhin est gelé, le passage par les Alpes presqu'impraticable ». Nous y trouvons encore que « Mr. Blondeel convient qu'il n'a reçu aucune » instruction, aucun renseignement officiel sur la nature de sa mission ». Et d'autre part, « la goélette est fine voilière; il faut que Blondeel la » rallie sans tarder, pour qu'elle ne doive l'attendre ».

Cependant, le 25 avril, le ministre adresse au directeur de la Marine des instructions : le bâtiment se rendra directement, sans relâcher, à Santo Thomas. A partir de son arrivée dans ce port, il sera à la disposition de Blondeel; celui-ci aura soin de faire connaître au commandant, en temps utile, l'emploi qu'il juge à propos de faire du bâtiment. Les dépenses à résulter de ce chef seront supportées par le département des Affaires Etrangères. Blondeel a évidemment une mission confidentielle d'investigation.

La revue de départ du navire a lieu à Ostende le 29 avril 1845. Dès le lendemain, à minuit et demi, il est abordé par un koff (31) hambourgeois; il en recueille une femme, et deux jeunes enfants et va réparer ses légères avaries à Ramsgate. Le 12 mai, il rencontre par le travers d'Axmouth, le navire belge « Egide » se rendant à Liverpool qui se charge d'une lettre pour le ministre.

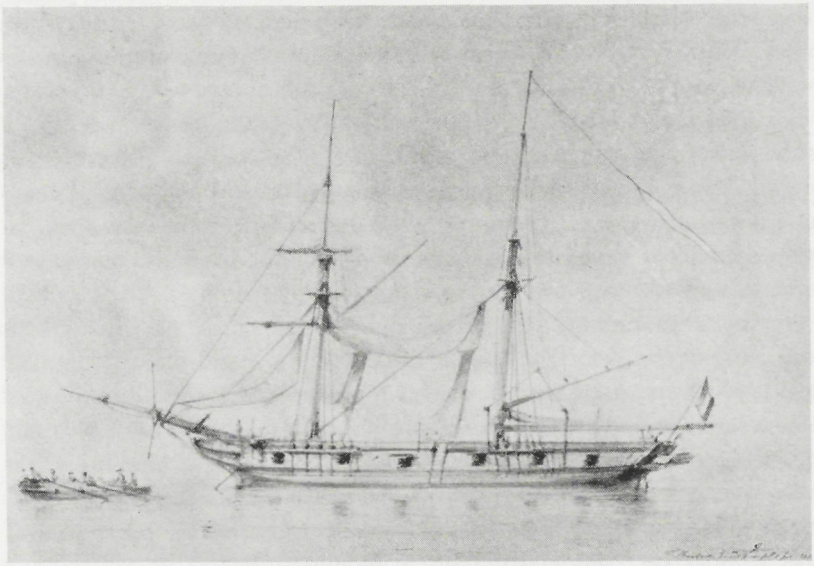
Que le Commandant van den Broecke ait d'excellentes relations avec Mr. Blondeel, on peut en douter, car il adresse, le 29 mai, de Ténériffe une lettre au ministre lui envoyant la copie d'une lettre, — ils logent dans la même cabine ! — qu'il a reçue de Blondeel et qui dit : « le département des Affaires Etrangères m'a donné avis de la » mise à ma disposition du « Louise-Marie ». Cette donnée générale » m'a semblé rendre superflue la demande de toute explication et je » m'étonne d'apprendre aujourd'hui que vos instructions paraissent in- » terdire une relâche à Ténériffe. Je viens vous prier, Monsieur, de » relâcher à Ténériffe; vous pouvez considérer cette lettre comme un » ordre dont j'accepte toute la responsabilité ». Signé : le chargé d'affaires, Commissaire spécial du Roi, Blondeel de Ceulenbroeck.

Evidemment, les bureaux avaient été peu enthousiastes pour cette expédition; ils avaient limité le plus possible la collaboration maritime, et ne se doutaient peut-être pas que le roi était l'animateur de l'expédition !

---

(31) Koff, bâtiment portant un grand mât et un mât de misaine, avec des voiles inférieures auriques poussées vers l'arrière par une perche, et avec des huniers comme voiles supérieures.

Le 23 juin, la goélette est par le travers de la Jamaïque. Blondeel envoie au ministre une lettre dans laquelle il signale qu'on a mis à sa disposition le navire, mais que « par une restriction singulière » il est fait une réserve pour les chaloupes, indispensables pour visiter différents points de la côte. Il demande le rappel de cet ordre, car sinon il serait



Goélette « Louise-Marie ». Dessin de Hendrik F. Schaefels, 1845

forcé de prêter quelqu'embarcation, ce qui entraînerait des frais considérables. Blondeel termine, en profitant « de la forme officieuse de la missive, pour offrir à Madame la Comtesse Goblet et à Mme Carolie », l'hommage de ses sentiments respectueux, toutes ses amitiés à Louis, et prie le « Général » (le ministre Goblet) de lui conserver un peu de sa bienveillante affection.

Le « Louise-Marie » arrive à Santo Thomas le 28 juin. Le 19 août, le commandant signale qu'il a en moyenne une dizaine de malades à bord, sans qu'aucun d'eux donne des inquiétudes. Cependant le 10 septembre il s'excuse de ne pouvoir faire parvenir la comptabilité du mois d'août, parce que l'enseigne de Bauche a dû s'occuper de la vente des objets délaissés par le commissaire Palmaert, mort d'une fièvre typhoïde le 26 août 1845.

Le 13 décembre, le ministre de l'Intérieur, Sylvain Van de Weyer, avait demandé à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine, si les renseignements donnés par le Journal du Commerce d'Anvers au sujet de la santé de l'équipage étaient exacts : la fièvre jaune régnerait à bord, plusieurs officiers seraient atteints, l'un d'eux serait mort. La réponse est nette : l'article est faux d'un bout à l'autre, à l'exception du décès d'un sous-commissaire : « En général, tout ce que les » journaux publient actuellement sur Guatemala est aussi exagéré que » les relations et descriptions pompeuses qu'ils faisaient auparavant » de ce pays ».

C'était bien possible. Et cet essai de colonisation tombera à la suite notamment de ces campagnes. Mais il n'en était pas moins certain qu'au départ de la goélette on connaissait le danger des fièvres, là-bas, et que le commandant put signaler lui-même les nombreux cas qui se présentèrent. Il aurait fallu prendre d'autres mesures que d'embarquer quelques boîtes de conserves !

Le 22 décembre 1845, les bureaux firent signer par le ministre une lettre destinée au gouverneur de la Flandre occidentale s'étonnant que la commission médicale provinciale avait donné l'ordre de surveiller l'arrivée en rade d'Ostende de la goélette et, dans le cas où il y aurait des malades à bord, de la soumettre aux lois de la quarantaine. Et la lettre répète les mêmes démentis que ceux adressés au ministre de l'Intérieur. Sur la minute de la lettre, le ministre inscrivit : « ne faudrait-il pas rectifier cet (sic) erreur dans le Moniteur » ?

La situation sanitaire à Santo Thomas alla en s'empirant. Au commencement de 1847, Mr. Dechamps, invita l'inspecteur général de la Marine à lui présenter une personne dans laquelle le gouvernement put avoir assez de confiance pour qu'il la chargeât de prendre tous les arrangements nécessaires au rapatriement des colons aux frais de l'Etat.

Mr. La Hure amena un Mr. Outendirck, employé du gouvernement provincial d'Anvers; cet agent fut chargé d'affréter un navire en son nom privé ! Il traita, à cet effet, avec le capitaine Cornelissen, commandant le brick « Adèle », appartenant à Mr. Chantrell de Bruges et représenté à Anvers par le courtier Ch. Grisar. Outendirck reçut du ministre une avance de dix mille francs afin de parer aux dépenses les plus urgentes. Mr. De Page, chef de service de la direction de la Marine, en bon fonctionnaire, ayant peu de confiance en Mr. Outendirck (était-ce parce que La Hure l'avait découvert ?) pria le ministre de lui donner par écrit l'ordre de remettre ce montant à l'employé provincial. Peu de jours après, le ministre ayant conçu des soupçons à l'égard

de Outendirck, chargea De Page de se rendre auprès du gouverneur d'Anvers, Mr. Teichman. « Celui-ci déclina toute responsabilité au sujet de la présentation d'Outendirck au ministre », dit De Page dans un rapport; il y a trace de cette réserve de la part du gouverneur, dans une lettre que celui-ci adresse au ministre le 8 septembre 1847 : « Je suis » resté et... je désire continuer à rester entièrement étranger à tout ce » qui se rapporte à l'affrètement du brick « Adèle » pour un voyage » à Santo Thomas de Guatemala... n'ayant jamais donné à cet égard » un ordre quelconque à Mr. Outendirck... Le 15 janvier dr... la Com- » mission de Navigation à voiles avait désigné le navire belge « Adèle » » pour le voyage du 15 février entre Anvers et Guatemala... » Le gouverneur sait cependant qu'une charte-partie a été signée le 18 janvier et en possède une copie.

Outendirck fut prié de produire les quittances de ses achats; des fournisseurs avaient, en effet, introduit des réclamations auprès du ministre. On découvrit que la signature de l'un d'eux avait été imitée sur les comptes. Le ministre de la Justice fit arrêter Outendirck, qui fut condamné le 5 août par la Cour d'Assises à cinq ans de travaux forcés, « à l'exposition et à la marque ». On n'y allait pas de main morte à cette époque ! Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine avait prié son collègue de la Justice de donner au procureur général des instructions afin que celui-ci sauvegarde les intérêts du Trésor. Il reçut une réponse assez dure : « La mission du ministère » public est de représenter la société dans un intérêt moral et nulle- » ment de soutenir les intérêts pécuniaires de l'Etat ».

Le gouvernement dut payer les notes des fournisseurs, mais ce fut après avoir obtenu un crédit spécial au budget de 1848. Pour l'affrètement de l'« Adèle », la direction du commerce des Affaires Etrangères paya 6.125 francs pour « prime accordée aux navires de la ligne de Santo Thomas », ce qui réduisit d'autant le montant des sommes à payer par la Marine.

Le navire qui était parti au début de mars 1847, était arrivé à Santo Thomas dans le courant d'avril. Le chirurgien-major adressa, le 11 mai, à Mr. Martial Cloquet, « consul de Belgique, chargé d'une mission spéciale à Santo Thomas », un rapport au sujet de la situation sanitaire de la colonie. Elle se présentait sous un aspect plus satisfaisant qu'en 1845, défrichements plus importants, pavage des rues, plantations de légumes autour des cases. Sur une population de 244 colons, il y avait 55 personnes maladives ou valétudinaires; mortalité, 1 sur 13 par an; cette année, il y avait eu cinq naissances, dont quatre

viables, alors que jusqu'alors aucun enfant n'était né viable. Malgré cela, on ne pouvait envisager l'avenir avec optimisme, le travail restait trop dur sous ce climat et le consul confirmait le rapport qu'il avait soumis à Mr. Blondeel, en 1845. Quant au port de Santo Thomas, il était bien situé.

L'« Adèle », rentra à Anvers le 30 avril 1847, avec soixante passagers, les seuls qui avaient accepté l'offre de rapatriement.

SAINTE CATHERINE, COLONIE OFFICIEUSE

Une autre colonie était née à cette époque. Elle fut fondée à Sainte Cathérine, au Brésil, sans aide gouvernementale. Le fait que la partie principale de la concession s'appela « Léopoldine » indique suffisamment la personnalité du promoteur de l'entreprise.

Le brick « Jan van Eyck » partit de Bruges, le 26 août 1844, avec 111 émigrants pour le compte de la « Société de Commerce brugeoise ». En janvier 1846, ce même navire y transporta encore 18 personnes.

Sur une carte de la région, figurant aux archives, il est indiqué que les territoires de la colonie se trouvaient par 27° latitude et de 52 à 51° longitude. Une partie septentrionale comportait 51 familles, ou 159 personnes; une autre partie pouvait recevoir 300 familles. Une note ajoutait : cette colonie ne prospère pas; 20 colons ont été tués par les Butucodos, sauvages qui parcourent les solitudes de cette province (de Sainte Cathérine). L'île de Sainte Cathérine s'allonge devant la côte; le port de Desterro se trouve sur la rive occidentale de l'île sous la protection de celle-ci.

Le 23 novembre 1846, le capitaine commandant du brick, « Duc de Brabant », fut informé que celui-ci devait entreprendre, vers la fin de l'année, un voyage sur les côtes du Brésil et sur les côtes est et ouest de l'Amérique du Sud.

Lorsque le brick fut rentré du voyage de surveillance de la pêche qu'il avait fait dans les parages de la Mer du Nord le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine demanda au roi l'autorisation d'envoyer le navire dans les pays d'outre-mer avec lesquels nous entretenions des relations de commerce, notamment au Brésil, à La Plata et le long de la côte occidentale de l'Amérique du Sud. « En ce moment » même, disait-il, il se prépare à Anvers des expéditions importantes. » Il aurait été utile que le « Duc de Brabant » touchât à Nostra Senhora » de Desterro, voisin du point où ont été faites des tentatives de coloni-

Jararaca
Iririu-mirim
R. Iririu Guassu
R. da Cacuera
R. Itaim
Paranagua
R. Itapocu Guassu
Rio Itapocu Mirim
SERTÕES INCULTOS
CULTOS
Mte Balmi
R. Luiz Alves
R. Itapocu
Sertões incultos
R. das Pissaras
R. Bahul
R. Itapocu
R. Fortaleza
Mda Fortaleza
Salto
Belxior
R. da Velha
Praia Grande
O Colono Allo Nicolai
R. Garcia
Ao Gaspar de Lima
Ao Gaspar
Rio Grande
Ao das Minas
Ao de Illoha
Colonia Belge
Possinho
Itajahi
Luiz Alves
Volta Grde
Sacco Grde
Mte Pinheiros
51 familles
159 Pnos
Taboleiro
R. Estaleiro
Rio Cambriu Mirim
Rio Gravata
ITAPACOROIA
ITAJAHI
Manuel Custodio
Augto Alves Ramos
Mte dalagoa
R. Lagoa de Cima
Mte Taquara ou Satiba
EXPLORADA
mas inexplorado
Rio Itajahi-Mirim Navegavel
R. Cambriu Guassu
Sertões incultos
PORTO BELLO
R. Tijucas Mirim
R. dos Lobos
Fae Serraria de Barker e Tucker
S. João Baptista
Colonia Sarda do Sr Sjutel
300 familles
R. Inferninho
Leopoldine
Sertões incultos
R. Tijuquinha
S. MIGUEL
Varzea do R. Biguassu
Rio Biguassu
Ao Anto Francisco
Ao de Miguel Pereira
Rio Quebra Cabeças
Rio das Tijucas Grandes
Rio Morro
Sertão e Varzea incultos
R. Paca
R. Cubatão
Ao Irirriu
Caldas
Taupaba
Mte Grande
Varzea do Pai Garcia
Serra do
ILHA DE S. FRANCISCO
VILLA DE S. FRANCISCO
Ilha dos Franc.
R. Acaraby
Mirandé
Piraty
Areas Pequenas
Areas Grandes
Castilhos
Pinheiros
Paradas
Ponta da Areia
Ponta do Remedio
Ponta dos Lobos
Ponta Jurerinquaia
Pta de Itapocu
R. das Garopas
Praia das Bombas
Pta das Bombas
Pedra de Giade
Mandabé
Fenadas de S Pedro
Enseada das Fincas Grandes
Pta Deserta
Arvoredo
Bahia dos Cancos
Pta das Palmas
Pta dos Cancos
Pta da Trinta Reis
Pta Rapa
Praia Rapa
Pta dos Cancos
Molesquas do Norte
Pta do Matafome
Pta das Flexas
Pta das Arauhas
Praia de Lagoa
Barra da Lagoa
Pta Garoupa
Pta da Conceição
Pta Naban
S. FRANCISCO
S. ANTONIO
S. JOSE
ESTERRO
ILHA SANTA CATHARINA
Riberão
Pta do Carupare
Pta do Anrmi
Pta do Cayu
Pta Garopas
Pta Jurerinquaia
Pta de Itapocu
Pta do Remedio
Pta dos Lobos
Pta da Areia
Pta das Flexas
Pta das Arauhas
Pta Garoupa
Pta Naban
Pta do Carupare
Pta do Cayu
Pta do Anrmi
Pta Deserta
Pta das Palmas
Pta dos Cancos
Pta da Trinta Reis
Pta Rapa
Pta das Bombas
Pta das Garopas

» sation, mais une collision fâcheuse survenue dans ce port entre des » marins belges et les autorités brésiliennes, portent à croire que l'appa- » rition d'un navire de guerre pourrait blesser les susceptibilités brési- » liennes et donner lieu à des suppositions plutôt nuisibles que favo- » rables » (32).

Schockeel reçut des ordres de départ pour le 30 ou le 31 janvier 1847. Ses instructions portaient qu'il devait faire voile directement vers Rio de Janeiro et que le chargé d'affaires de Belgique au Brésil devait juger s'il fallait « que le navire aille au port de Desterro, dans l'île de Ste Catherine, où a commencé une colonie belge ». Trois mois de vivres avaient été embarqués à bord du schooner, « Industriel », à la consignation du consul de Belgique. Le commandant devait se montrer à l'embouchure du Rio de la Plata et se faire reconnaître s'il y avait lieu, par les escadres combinées qui bloquaient la rivière, mais il ne pouvait mouiller ni à Buenos-Aires ni à Montevideo. Il devait doubler ensuite le cap Horn sans passer par le détroit de Magellan, emprunter celui-ci au retour et toucher Talcahuana où des maisons belges s'étaient établies, Valparaiso et d'autres ports jusqu'à Guayaquil.

Les instructions ajoutaient : la navigation belge dans la Mer du Sud a pris, depuis quelques années, un développement relativement assez considérable. Des maisons belges se sont établies dans ces contrées et parmi elles il en est qui sont prospères. L'apparition d'un navire de guerre sur la côte occidentale ne peut que contribuer au succès de ces entreprises. Le commandant est prié de donner tous renseignements de nature à intéresser le gouvernement sur ces contrées.

Ces rapports seront très intéressants. Il ressort au surplus des dossiers que Schockeel fut un marin très averti, un esprit cultivé et un homme compétent, prévoyant et ayant des idées larges et saines.

Deux détails encore dans ces instructions. Le commandant s'abstiendra soigneusement de prêter la main à l'embarquement frauduleux de métaux précieux, soit au Chili, soit au Pérou, soit au Mexique, mais il était autorisé, sous sa responsabilité personnelle, — courage administratif ! — à transporter les métaux qui lui seront remis à bord par des capitaines belges, lors de son retour. Ceci était une fructueuse subtilité administrative, dont les précédents existaient dans les autres marines, qui permettait d'enlever les métaux précieux par navires d'Etat sans contrôle et sans payer de droits.

(32) Voir pages 184 et suivantes. Rapport de Petit en 1855.

D'autre part, les pièces de comptabilité seront envoyées au ministre par des bâtiments qui retournent en Europe; les lettres plus urgentes et les rapports du commandant peuvent être expédiés par l'isthme de Panama; comme le port de ces dépêches est excessif, — organisation d'un courrier spécial par voie de terre, — le commandant aura soin d'expédier par cette voie des lettres peu volumineuses et de n'y renfermer aucune lettre particulière. Cette latitude est accordée, cependant, pour les paquets à expédier par bâtiments à voile.

Schockeel, en cours de route, signale que les changements apportés à l'installation du brick, — changement de place et de dimensions du mât de misaine et du beaupré —, ont augmenté ses qualités et son comportement est meilleur qu'au voyage précédent vers l'Islande. Le roulis est toujours très fort quoique doux et sans saccades. Mais il tient très bien la cape, levant très bien à la lame. Cependant le navire embarque de l'eau sous le vent; par de jolies brises, le milieu du navire est toujours mouillé, ce qui serait dû au trop peu de hauteur des seuillets de sabord; dans une foule de circonstances on ne pourrait faire usage de l'artillerie dans un combat à la mer...

Ce rapport du marin est à rapprocher de la déclaration que la direction de la Marine avait fait signer par le ministre dans son rapport au roi, dont question plus haut et où il était dit : « L'expérience de ce » premier voyage (vers l'Islande) a prouvé que ce bâtiment a une » marche supérieure et qu'il réunit toutes les conditions qui constituent » un bon navire de guerre ».

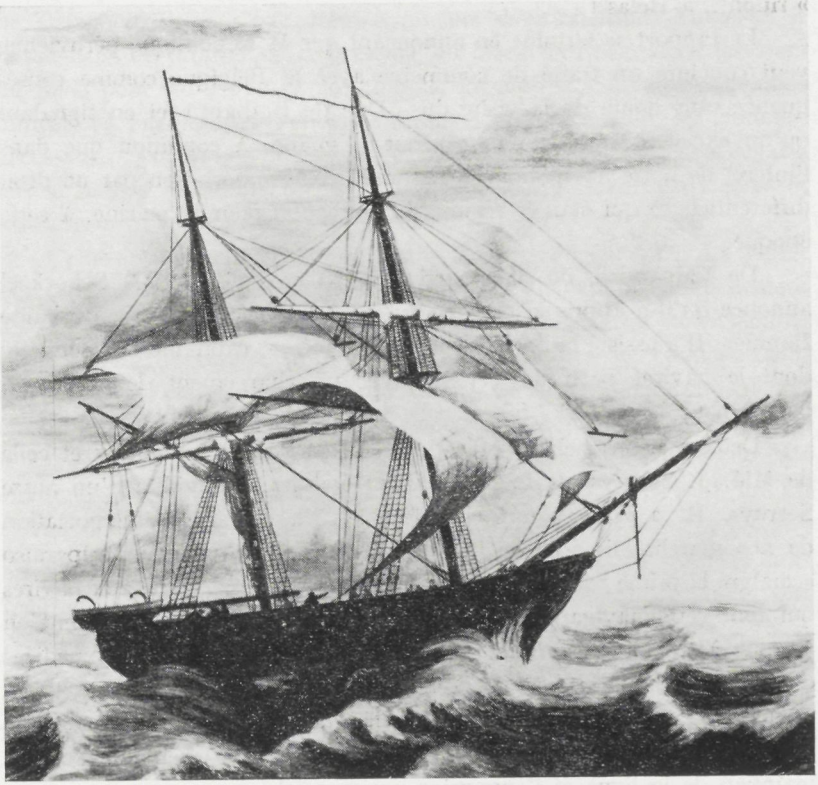
Le brick ayant fait relâche à Santa Cruz de Ténériffe, le 12 février 1847, pour déterminer la marche des chronomètres, qui semble ne pas avoir été donnée exactement à Ostende, le consul général des Pays-Bas, « chevalier de l'Ordre de Eikenkroon », écrit à « Son Excellence Mr. l'Inspecteur Général de la Marine », Mr. La Hure, pour suggérer de le charger également des intérêts belges, pour l'honneur et une « petite gratification ». Il signale qu'il a pu aider le navire belge « Auguste », capitaine Hellsmortel.

Le commandant donne de Rio de Janeiro, où il est arrivé le 19 mars 1847, de ses nouvelles par l'« Industriel » qui lui avait apporté les vivres prévus. Le 28 mai, il arrivait à Talcahuana, ayant accompli en quarante-quatre jours, et malgré l'hiver, une traversée considérée à juste titre comme difficile et périlleuse et qui, dans les temps ordinaires, demandait souvent soixante jours et plus. Un rapport substantiel donne les particularités des ressources du pays. Il n'y maque que « les bras » laborieux des cultivateurs intelligents pour faire de la Province de

» Conception un paradis terrestre ». Deux Belges, les frères Lacourt, y sont installés depuis trois ans et ont monté une fabrique de bière et une distillerie d'alcool.

Le brick reste à Callao du 23 août au 9 septembre. Le vice-consul de Belgique à Lima signale au ministre que l'apparition du navire a produit sur le public péruvien et dans l'esprit des membres du gouvernement un effet très favorable à la Belgique. « Cet appareil » de force matérielle, dit-il, ajoute ici beaucoup à la considération que » l'on accorde aux Etats européens dont le pavillon de guerre se fait » voir fréquemment. »

Dans son rapport du 8 septembre, où se trouve grand nombre de renseignements sur les possibilités commerciales de la Belgique dans



Brick « Duc de Brabant »
Reproduction de tableau

les pays visités, le commandant du brick donne aussi des détails sur les Belges qu'il rencontre. Un Mr. Smidt, établi à Valparaiso, commande un bâtiment côtier du Chili. Schockeel est très bien reçu partout. On le félicite sur l'arrivée du premier pavillon belge de guerre qui visitât ces parages. Toutes les autorités manifestent le désir de voir les relations avec notre pays prendre un accroissement sensible et on en voit le présage dans l'envoi d'un navire de guerre. « La vue d'un navire armé » est une preuve évidente qu'en cas de besoin le pays pourrait venir » matériellement à l'aide de ses nationaux... Je n'ai pu me résoudre, » ajoute Schockeel, à avouer que nous ne possédions que deux bâti- » ments de guerre propres à tenir la mer et... j'ai cité comme tels nos » bateaux à vapeur et les canonnières... Puisse la Belgique en se déci- » dant à quelques constructions nouvelles se donner les moyens de » continuer et de soutenir l'effet favorable qui résultera de notre appa- » rition... » Hélas !

Le rapport se termine en annonçant que la République péruvienne veut conclure un traité de commerce avec la Belgique comme conséquence sans doute de la visite du « Duc de Brabant » et en signalant qu'un excellent fret de retour serait le guano, à condition que dans l'intérêt de notre navigation on favorisât cette importation par un droit différentiel, ce qui était le régime de protection pour la marine, à cette époque.

De Valparaiso, où il est arrivé le 20 novembre 1847, Schockeel annonce qu'il a appris le passage du brick belge « Ortélius », capitaine Bonnier. Il a assisté la barque belge «Ambiorix», capitaine De Boninge, dont le navire, parti de Tongoy avec un chargement de cuivre en barres pour New-York, faisait eau, suite à de gros temps.

Deux maisons belges, celle de MM. De Boom et Vignaux et celle de MM. J. Serruys et Boonen, y sont établies. La faillite d'un autre Serruys, H. a fait un tort considérable. Un obstacle à l'exportation de nos marchandises est le prix élevé du fret d'Anvers à Valparaiso « malgré la prime considérable que le gouvernement accorde aux navires qui font cette navigation... ». Une foule d'autres navires chargent en Europe à une livre sterling par tonneau; des marchandises expédiées d'Anvers à Hambourg et de là à Valparaiso, auraient payé 25 % en moins que l'expédition directe par navires belges subsidiés. Il ne semble pas qu'une suite ait été donnée à cette remarque, essentielle pour le maintien de la ligne et l'expansion commerciale.

Cependant une direction du commerce extérieur et des consulats existait à ce moment au même département, sous l'autorité de M. Par-

toes, donnant des impulsions et des encouragements en faveur de nos essais d'établissements à l'étranger. Il paraît bien qu'il manquait un peu partout des dirigeants ayant une vue nette sur la politique maritime à suivre.

Le 4 novembre 1847, cette même direction du commerce adressait au ministre une note rappelant que des demandes et des propositions avaient été adressées au gouvernement relativement à l'établissement d'une colonie agricole belge sur le territoire indépendant de la côte nord-est de la Patagonie, au sud du fleuve Rio Negro, lequel formait la limite méridionale des Etats de la Plata. Il rappelait que le gouvernement n'avait pas encore fixé son opinion sur la convenance ou l'utilité de former au loin des colonies, — toujours la même hésitation : des essais, étaient en cours mais on n'en prenait aucune responsabilité —, et en ce qui touche spécialement la création d'un établissement à la côte de Patagonie il ne s'est arrêté à aucune détermination. Toutefois il paraît utile de profiter de la présence du brick de l'Etat dans les Mers du Sud, pour faire une exploration de la contrée. Suivaient quelques indications sur les instructions à donner pour recueillir les données nécessaires : conditions de mouillage, conditions climatériques, accès des terres, nature et qualité du sol, qualité des eaux, sécurité du pays et ressources.

Cette note fut communiquée par le ministre au Directeur La Hure, qui rédigea des ordres pour le commandant en copiant textuellement les instructions de Partoes, mais il ajoutait une courte note séparée pour le ministre disant qu'il paraissait y avoir peu de chances favorables pour l'établissement d'une colonie agricole dans cette région et que les crédits votés pour la Marine étaient déjà dépassés. Toujours le même souci, l'économie budgétaire et la crainte d'un parlement sans envergure ! Quant au succès de l'expédition, l'avis était basé sur un extrait des « Annales Maritimes » françaises de 1830 !

Le ministre par une note rédigée par De Page, — ignorant sans doute le premier avis de La Hure —, insiste auprès de celui-ci pour avoir son avis. La Hure mit sur cette note : reçue le 2 décembre 1847, à 3 3/4 heures, et répondit le 15 décembre que les annexes annoncées par la note n'y étaient pas jointes et qu'au surplus par une lettre du 25 octobre, il aurait informé qu'il était urgent d'expédier des instructions à Schockeel. La Hure ajoutait « le retard qu'a subi cette affaire » me porte à croire que les instructions ne parviendront pas en temps » à Mr. Schockeel ». Et le 23 décembre, le ministre fait savoir à La Hure qu'il ne serait donné aucune suite au projet d'exploration. La

minute de cette lettre portait un second alinéa disant qu'il était indispensable d'introduire, dans les divers services de la direction de la Marine, des mesures d'économie, qui dispensent à l'avenir de recourir à des crédits supplémentaires. Ce « coup de patte » fut supprimé par le ministre.

Le 29 janvier 1848, Schockeel reçut l'ordre de mettre à la voile pour Ostende. Parti de Valparaiso le 13 décembre, le brick était arrivé à Rio de Janeiro le 28 janvier 1848, où il vit arriver successivement les navires belges « Indépendance », « Phénomène », « Octavie », « Belgique », et « Marie Key ». Le 20 avril, le « Duc de Brabant » arriva à Ostende, après avoir effectué la traversée de Rio de Janeiro à ce dernier port, en quarante-cinq jours.

VERS LES COTES D'AFRIQUE. RIO NUNEZ

Suivant les directives royales, toutes les possibilités coloniales sont examinées. C'est une période de recherches, où l'on sent une volonté supérieure et des hésitations, pour ne pas dire des obstructions, des dirigeants responsables.

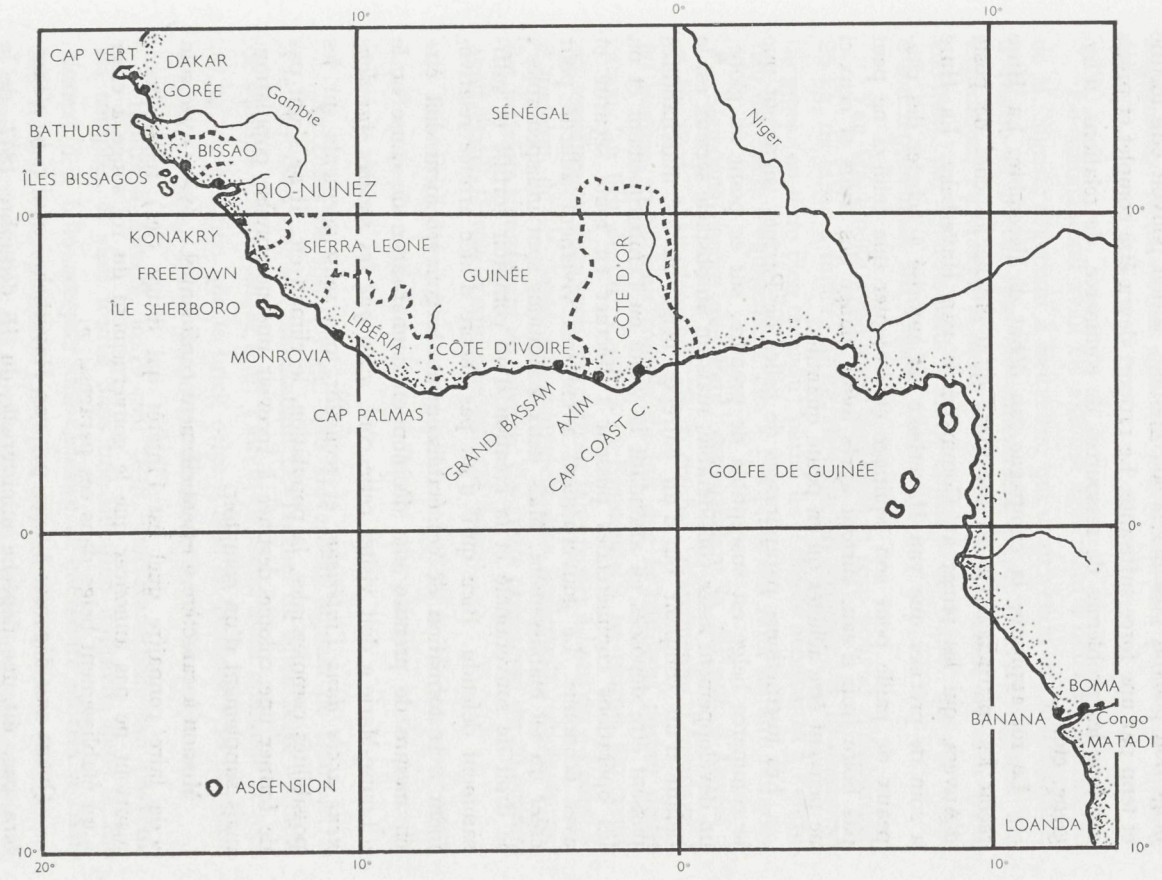
Cette fois, nous allons vivre, par quelques petits incidents, une campagne de la goélette « Louise-Marie », sur les côtes occidentales de l'Afrique ([33]). De 1847 à 1856, nous aurons ainsi sept voyages de ce navire d'Etat vers une première colonie africaine. Et depuis lors, la hantise de l'Afrique ne cessera de pousser l'action des deux grands rois qui ont bâti le pays et créé ses possibilités d'expansion.

Donc, en cette même année 1847, l'armateur Cohen a obtenu l'appui du roi pour un établissement colonial sur les rives du Rio Nunez, côte occidentale de l'Afrique.

Le 6 octobre 1847, M. Partoes suggère au ministre d'Hoffsmidt d'envoyer le « Louise-Marie », — qui doit faire un voyage d'exercice de six mois —, à la côte d'Afrique, pour faire des investigations, depuis Gorée (cap Vert) jusqu'à Sierra Leone, au sujet de l'établissement de comptoirs; le gouvernement n'a pas encore pris de décision à ce sujet, mais il convient de connaître toutes les possibilités. Le ministre approuve la note le lendemain; il fait part à La Hure de son intention de faire explorer la côte africaine.

---

(33) Voir également dans les Communications de l'Académie de Marine de Belgique, Tome V, 1950-51, pages 45 et suivantes, l'étude de Mr. Ch. Monheim sur « Le Rio Nunez, une colonie pour 5.000 francs ».



Carte du Rio Nunez

D'Hoffsmidt reçoit, le 27 novembre, des projets d'instructions confidentielles pour le Commandant van Haverbeke : un établissement belge doit pouvoir posséder la souveraineté, il doit pouvoir être fortifié et tenu par une force suffisante. Le rapport devra être complet et précis sur tous les problèmes de ressources de commerce, de relations, d'hygiène, etc.

Le roi approuve la campagne, au début de décembre. La Hure reçoit les instructions le 10 décembre qu'il envoie au chef de poste d'Anvers, qui les remet au Commandant van Haverbeke. La Hure a soin de préciser que van Haverbeke est autorisé à acheter des chapeaux de paille pour son équipage et d'ajouter que celui-ci ne peut pas boire trop d'eau, surtout après avoir mangé des fruits et ceux-ci ne peuvent être achetés qu'en petite quantité...

Les instructions, paraphrasées de celles de Partoes, signalent que le commerce belge est susceptible de prendre, sur ce point du globe, un développement assez considérable; mais qu'un obstacle sérieux est le défaut d'un comptoir ou d'un entrepôt belge où les marchandises pussent être déposées en attendant la vente ou l'embarquement et où les opérations commerciales pussent s'effectuer en toute sécurité et avec économie. Le gouvernement a été très vivement sollicité pour créer un tel établissement. Mais deux conditions sont indispensables : le droit de souveraineté et la création d'un comptoir fortifié et suffisamment défendu. Bien qu'il n'ait pas encore d'idée arrêtée relativement à la formation de cet établissement, le gouvernement doit être en mesure de prendre une décision en connaissance de cause et le « Louise-Marie » doit visiter cette côte, *ainsi que les rivières qui donnent accès dans l'intérieur,* et recueillir tous renseignements sur les possibilités commerciales, la population, le climat, etc. Il ne s'agit pas de former une colonie destinée à recevoir une nombreuse population, mais simplement d'un comptoir.

Mission à caractère « essentiellement confidentiel... éviter avec soin » de faire connaître quel est l'intérêt qui dirige (les) recherches... » surtout ne pas annoncer que le gouvernement du roi songe à créer » un établissement belge dans ces parages... ».

Quant aux dépenses à faire par van Haverbeke, celui-ci ne s'écartera pas, dit une dépêche ministérielle du 15 décembre 1847, de la règle d'économie sévère, généralement prescrite à tous les agents du gouvernement « en pareille circonstance ». Le ministre ne voit d'ailleurs pas la nécessité de munir M. van Haverbeke d'échantillons de produits

belges; ni surtout de cadeaux destinés aux rois nègres... Il ne s'agit pas d'entamer des négociations; la mission se limite à recueillir des renseignements. Nous verrons que van Haverbeke fera preuve de quelque initiative quand même !

Le commandant avait été autorisé également à défendre les intérêts de M. Sigrist, négociant à Bruxelles, qui avait vendu des marchandises à Bissao et n'avait pas été entièrement payé; il avait organisé une expédition, en compte à demi avec MM. J. De Cock frères à Gand en 1846, par le trois-mâts « Marie-Louise » de Gand, qui fut confié à son représentant Mr. Cohen.

Van Haverbeke avait aussi demandé et reçu pouvoir d'embarquer 25 kg. de tabac à fumer, 30 kg. de tabac en rouleaux, et 10 douzaines de pipes (en terre bien entendu) parmi les « objets nécessaires à l'entretien des effets d'équipement, etc. » Les pipes ont failli lui être refusées.

Signalons encore que Petit, commandant la division d'Anvers à ce moment, avait demandé, le 2 octobre, d'augmenter l'équipage à 60 hommes pour tenir compte du fait que le bâtiment portait douze canons au lieu de dix. Comme l'« Emmanuel » ne partait pas avant six semaines ou deux mois, on pouvait faire passer à bord du « Louise », 8 matelots de 1re classe, qui pouvaient être facilement remplacés par des matelots s'engageant au voyage. Un arrêté ministériel du 20 octobre avait établi le rôle d'équipage sur ces bases.

Le navire devait être rentré pour mai 1848; le 16 décembre 1847, La Hure reçut mission de donner l'ordre d'appareiller et de passer la revue de départ.

Au cours de son voyage, van Haverbeke signala de Gambie, le 3 février 1848, que le Commandant De Jaegher du brick belge « Comte de Flandre » appartenant à M. Vincent de Gand avait demandé et reçu 50 kg. de biscuits, que le brick belge « Duc de Brabant » se dirigeant vers la Gambie, aurait perdu six hommes de la fièvre jaune.

Rentré à Anvers, le 19 mai 1848, van Haverbeke fait parvenir ses comptes. Il s'est trouvé dans une situation imprévue dans le Rio Nunez; il a fallu accepter des cadeaux et en rendre et cela a coûté 850 francs. « Les politesses en repas que les convenances (lui) impo- » saient de... rendre, ont surchargé... (sa) gamelle d'une somme de » 1580 francs. Excursions et séjours à terre ont coûté 120 francs en » gratifications aux esclaves, domestiques, etc. ». Ce n'était pas bien cher, même pour l'époque. Mr. Partoes, dans une note au ministre,

approuve même un cadeau en argent de 1500 francs que van Haverbeke a fait au chef Lamina, mais demande si les 850 francs de cadeaux ne doivent pas être détaillés et s'étonne des 1580 francs de dîners qui ne lui paraissent pas « indispensables » (souligné dans la note). Cette note du 4 juillet est renvoyée à Partoes par une mention marginale du ministre en même temps que les explications du commandant.

Dès la rentrée de la goélette, La Hure demande la décision du ministre au sujet du départ pour Lerwick, afin de rapporter à Ostende les premiers produits de la pêche au hareng. Le ministre décide que le 17 juillet, elle doit repartir pour les parages de Féroé, quitter Wick le 28, revenir à Ostende et en repartir le plus tôt possible, pour faire une croisière dans les parages du Doggersbank jusqu'au 20 ou 25 septembre.

A ce sujet, il semble y avoir eu un léger incident entre la direction du Commerce Intérieur et la direction de la Marine du Département des Affaires Etrangères. En juin 1848, la Chambre de Commerce d'Ostende exprime le vœu que le « Louise-Marie » reprenne immédiatement la mer pour faire une croisière dans les parages de Féroé et du Doggersbank fréquentés par nos pêcheurs qui exercent la pêche de la morue, d'abord jusqu'au 15 août puis jusqu'au 20 septembre, pour surveiller, protéger, et, au besoin secourir les bâtiments et les équipages nationaux.

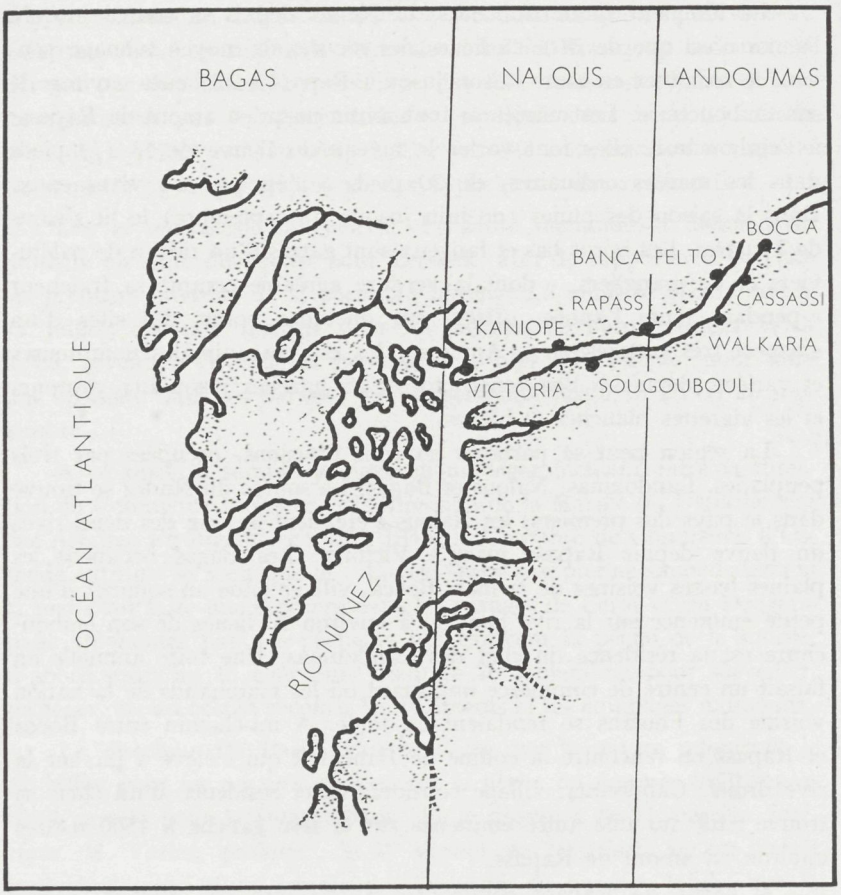
Le directeur De Page avait répondu que le navire retournait le 17 juillet pour les parages où s'exerce la pêche du *hareng*, qu'il repartirait ensuite pour le Doggersbank. Et le directeur du Commerce Intérieur, M. Varlez, proteste : le 1er voyage ne favorisera qu'un intérêt individuel, celui d'un armateur à la pêche de hareng, tandis que la Chambre de Commerce d'Ostende voulait favoriser les intérêts généraux et plus considérables de la pêche de la morue. Bataille du hareng contre la morue. Le hareng semble depuis être sorti victorieux de l'épreuve administrative.

Nous aurons l'occasion de revenir sur le rapport, favorable, de van Haverbeke au sujet des possibilités d'établissement au Rio Nunez; il avait du reste passé un traité avec Lamina, roi des Nalous, qui cédait au Roi des Belges en toute souveraineté les deux rives du fleuve... Nous assisterons à ce sujet à un duel, épistolaire, entre Petit et van Haverbeke. Mais c'est le moment de donner ici quelques éclaircissements sur la contrée. Nous les trouvons dans un rapport du 6 juin 1850 du sous-aide major du « Louise-Marie » qui s'est trouvé à bord au cours du troisième voyage à la côte d'Afrique.

La longueur totale du cours du Nunez depuis sa source jusqu'à la mer n'est que de 24 à 25 lieues; les navires de moyen tonnage peuvent le remonter en toute saison jusqu'à Rapass à 12 lieues environ de son embouchure. Les marées se font sentir jusqu'en amont de Rapass; à l'embouchure elles font varier le niveau du fleuve de 13 1/2 pieds dans les marées ordinaires, de 20 pieds à l'époque des vives eaux. Dans la saison des pluies (de juin jusque fin septembre) le lit s'élève de 2 mètres. Les bords bas et fangeux sont garnis d'un rideau de palétuviers et de mangliers, « dont la verdure agréable comme sa fraîcheur » pendant toute l'année, offrent sur quelques points des sites d'un » aspect très pittoresque ». Ajoutez-y les espèces animales nombreuses et variées, depuis le boa constrictor et les gazelles jusqu'aux vautours et les aigrettes blanches et bleues.

La région peut se partager en trois divisions, occupées par trois peuplades. Landoumas, Nalous et Bagas. La source du Nunez se trouve dans le pays des premiers; les Nalous s'étendent le long des deux rives du fleuve depuis Rapass jusqu'à Victoria. Les Bagas occupent les plaines basses voisines de la mer. Bocca, village situé au sommet d'une petite éminence sur la rive gauche, à environ 20 lieues de son embouchure est la résidence du chef des Landoumas. Une foire annuelle en faisait un centre de commerce important où les marchands de la nation voisine des Foulahs se rendaient en foule. A mi-chemin entre Bocca et Rapass on rencontre la colline de Bancafelt qui s'élève à pic sur la rive droite. Candouma, village considérable et résidence d'un chef, se trouve situé sur une autre éminence sur la rive gauche à 1500 mètres environ en amont de Rapass.

A partir de Rapass commence le territoire des Nalous, d'une « admirable fertilité naturelle, mais presqu'inculte ». Le pays des Bagas commence à l'ouest de Victoria. Rapass est le nom de la factorerie de Mr. Bicaise, négociant anglais, et du village nègre voisin. Située sur la rive droite de Nunez, à 12 lieues environ de son embouchure, cette factorerie est la plus importante de toute la région. Elle est placée sur la limite du territoire des Nalous et des Landoumas. Victoria, établissement naguère très important, forme avec le village qui l'entoure, la pointe de terre formée sur la rive droite du fleuve, par sa jonction avec le grand marigot (chenal) de Victoria. Situé au fond du bassin intérieur, devant une rade sûre et commode, à 5 lieues de la mer, accessible aux navires de fort tonnage, ce point forme une position magnifique pour l'établissement d'un comptoir commercial. La factorerie appartient à la veuve Skelton; son habitation, placée à une portée



Carte du Rio Nunez

de fusil de la plage, se compose d'un vaste rez-de-chaussée et ressemble à une belle case d'indigène, plus grande et plus confortable. Le séjour y est beaucoup moins insalubre, pendant la mauvaise saison, que celui de Rapass. « Ce point serait sous tous les rapports un des plus avantageux à occuper ».

Les perspectives de ce comptoir se présentaient donc comme intéressantes. Mais, tant les compétitions internationales dans ces régions, que les modifications radicales qui vont se produire en Europe, feront que cet essai aura la même fin que les expéditions précédentes.

1848

La période allant de 1840 à 1848 avait été marquée par une grande activité maritime. Lignes régulières sous voiles vers la Méditerranée, l'Amérique et l'Afrique, et surtout sur les Grandes Indes, voyages d'exploration des bâtiments de la Marine Royale, établissement de comptoirs et recherche de colonies, essais de lignes à vapeur vers l'Amérique du Nord et réalisation d'une telle ligne vers l'Angleterre par Ostende et Douvres.

Pour cette dernière, deux malles postes avaient été commandées par l'Etat aux chantiers Cockerill et construites au quai St. Michel à Anvers. Ostende-Douvres sera la seule initiative de cette époque qui se maintiendra à travers toutes les vicissitudes de la vie économique et politique belge.

Pour d'autres, 1848 sera une année fatale.

Elle marque, en effet, un grand tournant de l'histoire.

A Paris, en février, c'est l'émeute. Le roi Louis-Philippe quitte le territoire. Le vent de révolte s'étend à l'Europe.

Dans la jeune nation qu'est la Belgique, l'inquiétude est grande. La foule anxieuse est prise de panique; elle fait l'assaut des guichets des banques et enlève ses dépôts; à la bourse des fonds publics les ventes massives des titres font baisser les cours de la moitié des valeurs.

Le roi convoque et préside un conseil des ministres, le 26 février 1848. Il fait prendre par Rogier les mesures nécessaires de défense de l'épargne, de l'économie et du territoire. Le parlement n'hésite pas à le suivre dans cette heure grave.

La crise passera, sans que les fondements de la nation en soient ébranlés. Cependant la situation fut grave : la France voulait que la Belgique adopte le régime républicain; une colonne française vint jusqu'à la frontière; quelques écervelés furent refoulés à Risquons-Tout, près de Mouscron. Les miliciens en congé avaient été rappelés sous les drapeaux; les forteresses des frontières avaient été remises en armement. Un emprunt de 40 millions avait paré aux difficultés financières. L'Angleterre avait envoyé quelques navires dans l'Escaut. La Hollande même, devant le danger qui la menaçait venant du sud, avait offert de s'entendre pour la défense commune.

Bientôt, le calme revint dans le pays; la disette diminua, des ateliers furent créés en Flandre. Mars 1848 fit, à l'égard des Puissances et surtout de l'Angleterre, la preuve de la possibilité et de la nécessité de l'existence de la Belgique. La neutralité belge sera dès ce moment

un principe fondamental de la politique anglaise. De leur côté, la Russie et l'Autriche avaient donné des assurances bienveillantes. Les liens de la famille royale avec les cours régnantes se resserraient : le duc de Brabant était fiancé à l'archiduchesse Marie-Henriette, en mai 1853.

Cependant, l'horizon international restait trouble. Le mouvement bonapartiste s'étendait, s'intensifiait et l'empire français était rétabli, le 1er décembre 1852. L'inquiétude grandit; l'annexion de la Belgique restait tentante.

Une loi belge du 8 juin 1853 fit passer l'effectif de l'armée de 80.000 à 100.000 hommes. Et les attaques de la presse française contre la Belgique se multipliaient. Cette tension continua jusqu'en 1854; la campagne de Crimée y mit alors une sourdine temporaire.

Pour avoir son armée de 100.000 hommes, Léopold dut avoir recours à une diplomatie serrée et subir quelques sacrifices, notamment dans la Marine.

En même temps que la situation politique en Europe était arrivée à un climax de trouble et de menace de guerre, le développement économique, dans les environs de 1850, avait créé une tension révolutionnaire. Le libre-échange se substituait au protectionnisme. L'abandon en Angleterre et en France des mesures radicales réservant le commerce aux seuls citoyens du pays rencontrait les idées de libération économique.

La Belgique, qui avait pris des mesures de défense contre les discriminations étrangères, fut obligée par les événements et par la conjoncture de modifier sa politique. En 1844 encore, pour aider sa marine marchande, elle avait établi des droits différentiels (34), suivant que les marchandises étaient transportées par pavillon national ou étranger.

La liberté s'imposa dans les transactions, comme dans les idées. Le ministère libéral, qui arriva au pouvoir le 12 août 1847, dut inaugurer une politique commerciale qui correspondait à ses principes et à l'orientation nouvelle de l'opinion. Le mouvement ne fera que s'accentuer : la crise de 1848 inaugurait cette politique; l'année suivante, les droits d'exportation étaient abolis; en 1858, les grains étaient importés sans droits; en 1860, c'était la suppression des octrois.

---

(34) Voir « Les Belges et La Mer », La Politique Maritime Belge, pages 101 et suivantes.

Ce qui demeurait des anciennes corporations allait complètement s'évanouir; telle celle des courtiers de navires, des courtiers d'assurances. La première, composée à Anvers de dix officiers ministériels ayant grand prestige et autorité, verra ses cadres portés à quatorze membres, par l'arrêté royal du 25 septembre 1856, et, un arrêté royal du 20 avril 1866 ouvrira la profession à tout le monde. N'étant plus assermentés, n'ayant plus à remplir des conditions spéciales, les maisons de courtage vont se multiplier sans limites, spécialiser leurs fonctions concernant le groupage des marchandises, la représentation des usines, les destinations et les origines, donnant aux ports une activité prodigieuse; mais, parfois, agissant au détriment de l'armement national par le marchandage et le « bradage » des frets.

En même temps, il fallait un fondement financier stable aux affaires. Il fallait pouvoir vendre bon marché à l'extérieur, à défaut d'avoir une marine et des comptoirs à l'étranger. Le 5 mai 1850, Frère-Orban créait la Banque Nationale.

La Marine fit les frais de ce bouleversement économique.

La collaboration de la marine militaire avait été assurée pour la défense du territoire.

Le ministre de la Guerre, Baron Chazal, par une lettre du 25 avril 1848, ayant comme en-tête « Armée d'observation », Etat-Major Général, Quartier Général à Bruxelles, avait écrit au ministre des Affaires Etrangères : « Dans son rapport sur les différentes attaques qui pour- » raient être tentées contre Ostende, le commandant de cette place » fait ressortir l'impossibilité dans laquelle il se trouvait, le cas échéant, » de se prémunir contre une attaque par mer... ». Rien ne peut signaler l'approche de navires ennemis pour jeter des troupes de débarquement sur la plage. Convaincu des avantages qu'apporterait à la défense le concours de la Marine Royale, il demande de faire donner des ordres pour que le brick « Duc de Brabant » soit, ainsi que son équipage, tenu à la disposition de l'autorité militaire.

Le ministre donne, le 27 avril, des ordres pour que le brick soit mis au service du Colonel Rosalini, commandant de 1re classe à Ostende. Le Capitaine Lieutenant de Vaisseau Schockeel, commandant le brick, annonce d'Ostende, le 3 mai, que sur l'invitation du commandant de la place, il s'est rendu au conseil de défense pour émettre son opinion sur les services que pourrait rendre la Marine; il a suggéré d'armer deux canonnières et de les stationner contre l'estacade de sorte qu'en cas d'attaque on put les embosser et enfiler l'entrée du chenal.

La Hure, consulté au sujet de cette lettre, fait prudemment observer que c'est le département de la Guerre qui a exclusivement dans ses attributions l'armement et la défense d'Ostende; c'est à lui à demander la coopération de la Marine pour établir des batteries à terre. C'est ce qui est répondu le 12 mai à Schockeel.

Cependant deux canonnières seront mises à la disposition de l'autorité militaire, à Ostende et à Anvers; puis, le 14 décembre 1848, le ministre des Affaires Etrangères écrira à son collègue de la Guerre, que les unités doivent être désarmées.

Il est intéressant de jeter un coup d'œil rétrospectif sur la situation de la Marine Royale, telle qu'elle était au moment où la question de son existence va se poser.

La Hure avait fait, en octobre 1847, l'inspection des services. Son rapport au ministre du 4 novembre donne un aperçu intéressant sur les différents secteurs de la Marine d'alors.

Quant à la marine militaire, les bâtiments présents dans le pays sont : dans la division de l'Escaut, la goélette « Louise-Marie », les canonnières 5, 7 et 11, et le bateau à vapeur « Princesse Charlotte »; dans la division d'Ostende, les bateaux à vapeur « Chemin de fer » et « Ville d'Ostende ». Un bateau à vapeur « l'Espoir » loué à la maison Orban et fils, fait le service d'Anvers à Tamise.

Le « Louise-Marie », 10 caronades de 12 livres, 2 canons de 6 livres, équipage 60 hommes, est commandé par le Lieutenant de Vaisseau van Haverbeke; la canonnière 5, 1 canon « paixhans » de 80 livres, 2 caronades de 30 livres, 2 canons longs de 6 livres, équipage 40 hommes porte le guidon du Capitaine Lieutenant de Vaisseau Petit; il y a à bord un détachement destiné à l'« Emmanuel »; la canonnière 7, même armement, 17 hommes, est commandé par le Lieutenant de Vaisseau Heyde, qui venant de la marine marchande, entré dans la marine militaire en 1834 a près de 57 ans et peut difficilement être maintenu encore dans le cadre d'activité; la canonnière 11 reste en chantier pour réparations.

Ces canonnières sont vieilles; l'une d'elles devrait être remplacée en 1848 et les deux autres avant1850; il est urgent de placer en chantier les premières membrures d'un bâtiment dont la présence est indispensable dans l'Escaut pour surveiller l'observation de la quarantaine. La canonnière 11 pourrait être utilement convertie en une école de mousses; la Marine y trouverait une pépinière de bons sous-officiers dont l'absence se fait trop souvent sentir.

On devrait confectionner, en 1848, à la Manufacture d'armes de l'Etat, 45 fusils et 45 pistolets à percussion nouveau modèle et vendre de vieux fusils, — à silex —, qui se trouvent dans les magasins et qui proviennent soit des arsenaux de l'Etat, soit des canonnières hollandaises coulées dans l'Escaut.

Le navire « Chemin de fer », équipage 21 hommes, dont 2 chauffeurs destinés à la 3e malle « Ville de Bruges » en construction chez Cockerill, est commandé par le Capitaine Claeys; il a été acheté en Angleterre en 1845 et fait régulièrement le service entre Ostende et Douvres depuis le 3 mars 1846. Le second navire affecté à la ligne, le « Ville d'Ostende », même équipage, est en service depuis le mois d'août 1848 et commandé par le Lieutenant de Vaisseau Roose.

Le commandement d'une des malles devrait être confié au Lieutenant de Vaisseau Hoed, en lui adjoignant l'aspirant de 1re classe Sinkel dont le zèle et l'activité ont souvent été signalés. Une indemnité plus importante que celle qui était allouée aux commandants des bateaux de la ligne (900 frs) pour rencontrer leurs dépenses extraordinaires, est proposée; le capitaine Roose l'avait justifié en disant : étant trop malsain de coucher à bord dans les bassins de Douvres, un logement à Douvres coûte par mois 60 francs, soit par an frs 720; dépenses en plus pour vivres en Angleterre frs 720; usure d'effets d'habillement plus que dans le service ordinaire, frs 400; soit en tout 1840 francs.

A Ostende, on construit une salle d'attente pour faciliter la visite des bagages, lorsque la mer aura empêché de procéder à cette vérification pendant le trajet de Douvres à Ostende.

Quant au pilotage, dirigé en sous-ordre par deux inspecteurs, l'un à Anvers, l'autre à Ostende, il comprend dans l'inspection d'Anvers, la station d'Anvers, où M. Donnet remplit les fonctions d'inspecteur et de commissaire permanent pour la navigation de l'Escaut; les 36 pilotes de ce poste sont des hommes valides, une grande partie ayant été renouvelée depuis que le pilotage est dirigé par l'Etat; un uniforme a été adopté à la demande de La Hure pour qu'une surveillance plus active put être exercée sur le personnel « afin d'ôter aux pilotes l'occasion » de contracter des habitudes d'ivrognerie et de débauche en les em- » pêchant de fréquenter des lieux où leur présence était au moins » déplacée où ils n'osent entrer en tenue »; le matériel de la station se compose de 2 bateaux-pilotes, d'une maison avec magasin et de 26 bouées dont 14 en place dans le fleuve et 12 de rechange.

La station de Flessingue, dirigée par le sous-Inspecteur Van den Broecke, se compose de 4 bateaux construits en 1839, 4 construits en

1842, d'un bateau construit en 1844, d'un bateau construit en 1845, plus pour le service de la rade 3 canots de 28 à 32 pieds de longueur et deux yoles de 30 à 35 pieds de longueur.

La supériorité que le pilotage belge a eue depuis plusieurs années sur le pilotage néerlandais paraît moins certaine par la construction que vient de faire le gouvernement néerlandais de quatre grands « cutters » de toute première marche. Le matériel belge a encore quatre bateaux construits sur le modèle des pêcheurs d'Ostende et qui sont dans une position d'infériorité certaine devant les grands bateaux du gouvernement hollandais. Il faut remplacer notre matériel par des « cutters » aussi grands que ceux-là. Une seule croisière heureuse peut rapporter en vingt jours la somme nécessaire à la construction d'un semblable bateau. En 1842, la Belgique institua son pilotage avec des bâtiments beaucoup plus fins et meilleurs voiliers que ceux de la Hollande. Les deux gouvernements en sont venus à posséder des navires aussi rapides que les « meilleurs fraudeurs anglais ».

Le personnel se compose de 42 pilotes : beaucoup de Hollandais se sont présentés pour augmenter ce nombre; les jeunes Belges qui doivent venir d'Ostende, (car Anvers ne produit pas de marins — dit La Hure —), sont trop attachés aux mœurs et aux habitudes de leur lieu natal; ils refusent de venir à Flessingue. Cependant le personnel de la station de Flessingue, y compris les femmes et les enfants, s'élève à près de 400 personnes. Le pasteur de la communauté catholique demande un subside pour les soins de la « colonie belge », le local de l'église étant trop petit, il doit dire deux messes le dimanche et pour les autres devoirs de son ministère il a dû s'adjoindre un vicaire que le gouvernement ne payait pas. La Hure lui a dit qu'il trouvait une compensation dans les baptêmes et autres circonstances qui sont de nature à augmenter le casuel du curé.

En 1843, la ville de Termonde obtint la faculté d'ériger un entrepôt libre pour le commerce de mer. L'arrivée successive de plusieurs navires engagea la Chambre de Commerce à réclamer la nomination d'un commissaire maritime et d'un receveur de pilotage. Mais le nombre d'arrivages qui s'éleva à 60 la première année a diminué considérablement et au 1er octobre de cette année, le nombre des navires entrés à Termonde s'élevait seulement à 12.

Le pilotage d'Ostende comprend outre le service du port, les fanaux de Nieuport, d'Ostende, de Blankenberghe et de Heyst, ainsi que les stations de sauvetage de La Panne, de Nieuport, d'Ostende, de Blankenberghe et de Knocke. A Ostende, il y a 2 patrons pilotes, 12 pilotes,

2 élèves et 2 matelots. Le service est dirigé par l'Inspecteur Van der Sweep. Il y a un candidat pour la place vacante de chef des pilotes à terre; cette place pourrait être octroyée à un ancien capitaine d'environ 50 ans, qui a « un caractère respectable et possède en outre quelque fortune ».

Un gardien de fanal (à Ostende) touche 600 francs par an; il peut difficilement subvenir à sa subsistance avec ce faible traitement placé dans les dunes, il peut à peine cultiver quelques légumes près du fanal.

Le fanal de Nieuport est mal placé; les dunes le cachent aux navires qui sont un peu à l'est et à l'ouest du port; il n'existe pas de pêcheurs au poisson frais à ce moment, mais comme cette industrie peut se rétablir d'un moment à l'autre, on devrait s'occuper d'améliorer la situation. L'aubette de garde n'a pas été peinte depuis 1845 et tout y est noir de fumée. Le confort laissait à désirer...

Quant au Génie maritime, le chantier d'Anvers est dirigé par l'Ingénieur Guiette. Toutes les réparations des bâtiments de l'Escaut s'y effectuent, alors qu'auparavant elles étaient entreprises d'après bordereau par les constructeurs d'Anvers; il en résulte une sérieuse économie. Il faudrait envoyer à Lorient un bon élève de l'Ecole Militaire; après deux ans il pourrait utilement assister l'Ingénieur Guiette.

Mr. le sous-Ingénieur Sadoine surveille à Gand l'achèvement de la construction d'un « cutter » pour le service du pilotage; il devrait être envoyé en Angleterre, dans les arsenaux de la Marine britannique.

Quant à la police maritime, le commissariat du port d'Anvers, dirigé par M. De Gottal, assisté de Mr. Leys, fonctionne bien. De même celui d'Ostende, A Blankenberghe, le commissaire, déplacé d'Anvers par mesure disciplinaire, quitte sa résidence jusqu'à trois et quatre fois par semaine et contracte des dettes...

Les commissaires se plaignent du désordre que cause dans le personnel de la marine marchande, l'absence d'un Code pénal et disciplinaire; les désertions augmentent chaque jour, depuis que la Cour de Cassation a décidé que la loi de 1793 n'était pas applicable en Belgique; la fraude prend chaque jour plus d'extension; presque tous les navires qui se rendent de la Belgique en Angleterre sont condamnés et mis à l'amende par la douane anglaise, par suite de l'introduction frauduleuse de tabac. Il est urgent de faire voter par les Chambres le projet de loi présenté au début de la session de 1846-1847.

Les écoles de navigation devraient rentrer dans les attributions de la Marine : elles en faisaient d'abord partie; mais en 1833, des motifs de convenance personnelle les firent passer au département de

l'Intérieur; il y a 2 années, elles ont été réunies au département des Affaires Etrangères par l'adjonction de la direction du commerce intérieur. Les cours nautiques sont donnés à Ostende et à Anvers par des professeurs entièrement indépendants. Il y a bien des conseils d'administration, mais peu de membres y connaissent la navigation et leur surveillance est pratiquement nulle.

Tel est le bref aperçu de la situation administrative; elle n'était guère très brillante; cependant son coût était trop élevé encore.

C'est 1848 qui portera à un secteur essentiel de l'économie la première attaque mortelle. La situation internationale avait compromis les finances publiques. Des économies draconniennes s'imposaient.

Dès le début de l'année, le ministre a réuni une conférence de service et a examiné avec les chefs les postes des dépenses. Au budget de la Marine, pour l'exercice 1848, chapitre 8, art. 1er, le poste Personnel était justifié comme suit :

Les 434 hommes sont répartis sur les canonnières 5, 7 et 11 stationnées dans l'Escaut et se relèvent successivement à la station du Doel pour la surveillance de la quarantaine; sur la goélette « Louise-Marie » spécialement chargée de surveiller la grande pêche sur les côtes d'Islande; sur les bâtiments de commerce de la ligne des Indes, le « Macassar », le « Schelde » et l'« Emmanuel », à bord desquels ils remplacent avantageusement, pour les armateurs, la prime accordée par l'Etat qui se trouve insuffisante pour les navires de fort tonnage, tels que le « Macassar » et l'« Emmanuel », et à bord desquels ils reçoivent l'éducation pratique qui leur est nécessaire; sur le brick « Duc de Brabant » se trouvant dans l'Amérique du Sud, et dont la présence dans ces parages encourage les résidents nationaux et aura de bons résultats pour notre industrie et notre commerce.

Suivant une note de La Hure au ministre du 14 avril 1848, on supprima une canonnière dans l'Escaut et les trois équipages que la Marine fournissait au commerce. Il restait en activité : 2 canonnières pour le service de la quarantaine, 3 malles-postes entre Ostende et la Grande-Bretagne pour le service des dépêches, la goélette « Louise-Marie » pour la protection de la pêche, à ce moment sur la côte d'Afrique, et le brick « Duc de Brabant » en Amérique. Economies : 60.000 francs. Les officiers avaient spontanément abandonné sur leur solde une forte retenue au profit de l'Etat !

Mais ces officiers conçoivent des inquiétudes très sérieuses sur leur avenir. Ils s'alarment des préventions injustes répandues contre la marine militaire, « que tant de gens poursuivent de leurs attaques sans

» s'être rendu compte des services publics auxquels elle est destinée et » occupée à pourvoir et qui a été considérée, même par les ingrats » négociants dont elle triple les bénéfices, comme un fruit qu'on jette » après en avoir exprimé le suc... Nous ne pouvons nous défendre de » certaines appréhensions en voyant le mouvement qui entraîne les » esprits vers un système irréfléchi d'économies exagérées ».

Dans le brouillon de sa note, La Hure avait ajouté : « Si la Marine » doit être diminuée que l'initiative vienne du gouvernement, mais » que la crainte d'un blâme de la législature ne l'expose pas à désorga- » niser à l'avance et le matériel et le personnel ».

Le drame était là : la peur du parlement, où il suffisait de quelques adversaires acharnés pour vinculer des initiatives d'intérêt public. On conçoit qu'à la réflexion, La Hure n'ait pas trop insisté sur cet aspect du problème.

Il demande la mise à la retraite du Lieutenant de Vaisseau de 1re classe Heyde, sorti de la marine marchande, nommé en 1834, âgé de 57 ans, commandant une des canonnières participant à ce moment à la défense d'Ostende, mais buvant beaucoup, trop peu actif, trop peu militaire. Cette mise à la retraite aurait permis de promouvoir le Lieutenant de Vaisseau Hoed de la 2e classe à la 1re (35).

Pour remplacer Hoed, on aurait nommé l'Enseigne de Vaisseau Swarts (36).

Un enseigne se trouvant depuis 20 mois en état d'aliénation mentale, il y avait deux places d'enseignes qui pouvaient être données aux aspirants Sinkel et Van Schoonbroek (37).

Le sous-Ingénieur Sadoine était proposé en qualité d'ingénieur de 2e classe. Sorti de l'Ecole Militaire en 1841, il avait été envoyé à Lorient, à l'Ecole d'application du Génie Maritime, d'où il était

(35) Né en 1811, Hoed est entré au service en 1833, comme aspirant de Ire classe; nommé en 1835, enseigne de vaisseau, en 1846, lieutenant de vaisseau de 2e classe; vient de rentrer à Anvers, après avoir commandé dans un voyage de l'Inde le trois-mâts « Macassar ».

(36) Né en 1811, entré en service en 1833 comme aspirant de 2e classe, nommé aspirant de 1re classe en 1834 et enseigne en 1838, et a commandé depuis 1845 dans trois voyages aux Grandes Indes, le « Macassar » et l'« Emmanuel ».

(37) Le premier était entré à l'école militaire le 24 janvier 1841, nommé aspirant de 1re classe le 1er février 1843, le second âgé de 32 ans, était 1er lieutenant dans le 1er régiment de chasseurs à pied, lorsqu'il sollicita sa nomination comme aspirant et sert dans ce grade depuis 1842, nommé définitivement le 31 octobre 1843, il a fait deux voyages de l'Inde, où il se trouve pour la troisième fois à bord du « Schelde ». Sinkel avait accompli un voyage en Islande et trois voyages aux Grandes Indes.

sorti en 1843 comme sous-ingénieur. Il avait donné un cours de construction navale à l'Ecole Militaire, il avait construit les cutters n^{os} 4 et 7 qui étaient les meilleurs voiliers des bouches de l'Escaut; il avait dirigé la construction du cutter n^{o} 6 d'après les plans de l'amirauté anglaise.

Le 6 mai 1848, le ministre répondit à l'Inspecteur Général La Hure : il n'y a pas d'urgence à faire les nominations, on peut mettre à la retraite les officiers proposés et faire remplir leurs fonctions par des intermédiaires. « Quelque soit l'avenir réservé au Corps... le Ministère » veillera à ce que leurs droits et leurs intérêts soient pris en très sérieuse » et bienveillante considération !... Mais on ne peut se dissimuler que » de toutes parts on demande la suppression de notre marine mili- » taire. Les réclamations se produisaient déjà avec force avant les » événements qui viennent d'ébranler l'Europe et qui ont porté une » perturbation si profonde dans les finances du pays. Elles ont néces- » cessairement acquis un nouveau degré d'énergie (?) depuis le 24 » février; elles sont devenues presqu'irrésistibles... Les sacrifices que la » situation impose aux contribuables sont immenses; de lourds emprunts » pèsent sur toutes les classes de la Société; ces charges coïncident » avec une crise industrielle et financière et un déficit considérable dans » les ressources de l'Etat... Je ne puis vous cacher, Monsieur, et chacun » peut le pressentir, que l'existence de la Marine Militaire est menacée ».

De son côté, De Page, n'avait pas été en reste pour solliciter des améliorations pour son personnel. Le rejet en est rédigé dans une lettre plus courte : il serait contraire à l'intérêt des employés d'avoir à publier à ce moment des arrêtés qui imposeraient de nouvelles charges au Trésor.

SOUS LE COUP DU CODE PENAL

Les événements du milieu du XIX^{e} siècle avaient été propices à l'évolution sociale. Il fut même question d'extension du suffrage censitaire.

Au point de vue pénal, le sens de la liberté et du respect de l'homme provoqua des réactions contre les peines appliquées, notamment dans la Marine. Elles étaient incontestablement très lourdes, suivant nos conceptions modernes. Mais il faut se reporter aux mœurs de l'époque. Les coups étaient monnaie courante.

Les peines de la cale et de la vergue nous semblent cruels. Pourtant, rappelons que, jusqu'à cette époque, la Faculté considérait le

bain de mer comme un remède spécifique contre la rage et la folie. Et les hommes qui osaient se rebeller contre leurs chefs ou l'ordre établi ne pouvaient-ils être considérés comme atteints de rage ou de folie ? Y avait-il une si grande différence entre le fait de projeter l'homme de la vergue et celui de conduire un malade en barque en pleine mer et, attaché à une corde, à le précipiter, par trois fois, à l'eau ? C'était, presque, une variante du châtiment de « la cale humide » pratiqué dans les Marines.

Quoiqu'il en soit, de vives critiques, et à juste titre, s'étaient élevées dans la presse et au parlement.

En 1847, interpellé sans doute par son ministre, La Hure demande à Petit, commandant la division de l'Escaut, des renseignements au sujet de quatre jugements prononcés le 11 mai par le Conseil de Guerre maritime. La réponse du 31 mai porte que le « fiscal » (ministère public) dans son réquisitoire a demandé que les hommes tombassent une fois de la vergue, reçussent des coups de corde au nombre de 150 et eussent à subir deux années d'emprisonnement, conformément à l'article 44 du titre 2 du code pénal; le Conseil de Guerre trouvant ces peines trop fortes, « vota à l'unanimité » pour que ces hommes tombassent une fois de la vergue et reçussent des coups de corde à la discrétion des officiers commissaires; ces jugements furent envoyés à l'approbation de la Haute Cour Militaire.

Là-dessus, La Hure adresse à Mr. Pasquini, sous-commissaire de 2e classe et fiscal dans les causes des matelots dont il s'agit devant le Conseil de Guerre maritime à Anvers, une lettre du 2 juin qui fait ressortir ses droits et l'illégalité commise par Pasquini. L'article 182 du code de procédure maritime et l'arrêté royal du 31 décembre 1846 exigent que les jugements rendus par un conseil de guerre dans le pays et qui ne dépassent point pour les matelots subalternes la punition de tomber de la vergue avec coups de corde ne soient soumis à aucune révision ou appel et ne puissent être mis à exécution avant que lui, La Hure, n'y ait apposé le permis d'exécution. Malgré le texte formel de la loi, le jugement a été soumis à l'approbation de la Haute Cour Militaire. Pasquini est sommé de donner les motifs de cette illégalité « que je suis bien disposé à ne plus tolérer à l'avenir... Il est inconce-» vable qu'en présence d'un texte aussi positif, vous ayez pu inter-» préter autrement la portée de l'article 182 du code de procédure ».

La Hure rappelle sa lettre, le 9 juin; « Veuillez ne point perdre de » vue à l'avenir que la correspondance ne peut souffrir d'autre retard

» que le délai strictement nécessaire pour fournir les renseignements » demandés ».

Pasquini répond le lendemain : le mauvais temps et le malaise occasionné par le roulis, — à bord de la canonnière n° 5 en rade d'Anvers —, l'ont empêché de répondre plus tôt. Il a adressé les jugements à la Haute Cour parce qu'il avait conclu à une peine plus forte que celle à laquelle les marins ont été condamnés. Le droit d'appel, dans le cas où le marin a été condamné à certaines peines, n'est pas reconnu à ce dernier, mais cet appel n'est pas interdit au ministère public, surtout s'il y a « fausse application de la loi » !

La Hure ne manque pas de faire observer dans sa lettre du 15 juin, qu'un pareil principe blesse toutes les lois de la justice; l'appel est ou non facultatif d'après la loi et s'il ne l'est point pour l'une des parties il s'ensuit que l'autre ne peut y avoir recours. Pasquini est prié de se conformer aux prescriptions de l'article 182 du code de procédure maritime.

Le 2 décembre 1847, le ministre signale à La Hure que, de commun accord avec son collègue de la Justice, il a pris l'engagement vis-à-vis des Chambres de proposer des modifications au code pénal maritime en ce qui concerne les coups de corde; en attendant l'adoption d'une loi, il proposera au roi d'user de ses droits constitutionnels pour commuer cette peine en une autre « plus en rapport avec nos mœurs ». Toute condamnation de ce genre devra être portée à sa connaissance et elle ne pourra être exécutée que sur son ordre personnel. Des instructions semblables sont données à la Haute Cour Militaire.

Le problème avait été étudié par des jurisconsultes. Quelques extraits de leurs études sont intéressants.

La séparation des deux pays a amené pour la Belgique le maintien des lois de l'ancien royaume des Pays-Bas, non contraires à la Constitution de 1831. Les codes pour l'armée de mer sont au nombre de ces lois. L'esprit de ces codes n'a pas toujours été bien interprété.

On peut joindre à la peine de la vergue, celle de l'emprisonnement; cela résulte de l'article 28 du code pénal maritime.

Un problème spécial se pose en cas de récidive de désertion. Cette récidive, poussée jusqu'à un nombre de fois indéfini, n'a jamais été punie que comme première désertion, c'est-à-dire de la vergue avec coups de corde. Cette jurisprudence est cause de la fréquence des désertions.

Elle est basée sur l'article 140 qui dit : « un sous-officier ou marin » subalterne qui, ayant déserté en temps de paix, se réengage après

» au service de l'Etat... en déclarant n'avoir pas été antérieurement au » service militaire, ou avoir obtenu son congé, sera puni de la vergue » avec coups de corde..., de la cale avec coups de corde, s'il s'était » ainsi frauduleusement réengagé pour la deuxième fois..., il sera puni » de mort s'il s'en était rendu coupable pour la troisième fois ».

Depuis 1814, on a considéré que c'est le réengagement bien plutôt que la récidive de désertion que la loi a voulu punir. Cela a été une erreur; ce réengagement ne porte pas préjudice à l'Etat; il n'est que la circonstance; le délit est la désertion. Au surplus, le législateur a laissé au juge une grande latitude pour l'application des peines, notamment l'emprisonnement, en vue de tenir compte des circonstances.

A cet égard, il est signalé qu'il faut faire une distinction entre ce que le code prescrit et ce qu'il permet, il permet d'ajouter aux peines prescrites, vergue, cale, coups de corde, la peine facultative de l'emprisonnement. En cas de récidive, le juge peut y recourir. Ce n'est d'ailleurs que dans ce cas qu'il est opportun d'appliquer la peine d'emprisonnement, car celle-ci prive le Corps, pour un certain temps, d'un homme qu'il n'est pas toujours facile à remplacer et qu'on peut utiliser malgré sa mauvaise conduite habituelle.

La jurisprudence actuelle est impuissante à réprimer la désertion. Le matelot s'habitue à la peine, il sait que le maximum de la peine est fixé à tomber une fois de la vergue et à recevoir 150 coups de corde. « Or, on peut dire que la vergue n'est pour le matelot qu'une » chose désagréable et les coups qu'un mauvais quart d'heure à pas- » ser (150 !!). Il y est d'autant plus insensible qu'il n'a point fait son » apprentissage sans avoir déjà passé par là et que ces coups adminis- » très pour ainsi dire en famille (!), au milieu de ses camarades, n'ont » à la vérité, rien de dégradant (!) ».

Un emprisonnement de trois mois serait sans effet sur ceux des matelots qui ne pouvant se faire aux habitudes du bord, le considèrent déjà comme une prison, mais sans doute aussi que ces mêmes hommes ne resteront pas indifférents à six mois ou une année de séquestration, et que la crainte d'encourir une détention de plusieurs années, empêchera les neuf dixièmes d'entr'eux de faillir de nouveau.

Et le travail entame toute une étude psychologique sur les désertions, pour montrer dans quel cas l'emprisonnement serait recommandable comme peine complémentaire : des matelots, dès qu'ils ont le pied à terre, vendent leurs effets d'équipement, en dépensent le produit et rentrent à bord pour ainsi dire nus, toutefois à temps pour ne pas être réputé déserteur; ils répètent ce manège; en cas de désertion

cette circonstance ne fait jamais aggraver la peine au delà de ce que le Code prescrit; d'autres vont à terre avec une permission de 24 heures et ne se représentent qu'après deux, quatre, six jours, craignant la correction disciplinaire qui peut s'élever jusqu'à 60 coups de garcette (peu différente de la corde); ils hésitent jusqu'au terme fixé au delà duquel ils sont réputés déserteurs; alors ils s'éloignent du lieu de la station; ils reviennent souvent poussés par la misère après plusieurs années d'absence; ils n'avaient pas eu l'intention de déserter et l'ont fait parce qu'il n'y avait guère de différence entre la pénalité qu'ils encouraient et celle qu'ils auraient subi en rentrant à temps; d'autres abandonnent le navire à l'étranger, ce qui a l'inconvénient grave de diminuer, dans des parages éloignés, l'équipage que des maladies peuvent déjà avoir décimé; d'autres désertent à la veille du départ du navire pour un voyage au long cours, effrayés par la rumeur publique des dangers climatériques qu'ils auront à courir, ou pour d'autres motifs personnels, et puis ils se représentent à la station du port, avant d'être justificiables d'un conseil de guerre.

Les matelots déserteurs du commerce que les tribunaux civils condamnent de ce chef à une campagne extraordinaire à bord des bâtiments de l'Etat et qui désertent aussi de ces bâtiments, pourraient également subir l'emprisonnement.

Enfin, si l'on joignait l'emprisonnement à la peine militaire, on pourrait diminuer considérablement le nombre des coups, qui est déterminé par le conseil de guerre. Le motif invoqué ici jette une note plus crue sur la situation, que celle donnée dans le même travail ailleurs : « cette jurisprudence est d'autant plus désirable que des 150 » coups (maximum) que le patient reçoit, plus des deux tiers tombent » sur un corps épuisé de sensibilité, qu'il faut à diverses reprises rap- » peler à la vie par des moyens médicaux, afin de lui faire subir » toute la peine, et que cette exécution, si en dehors de nos mœurs, » offre un spectacle aussi affligeant qu'à peu près inutile.» Nous sommes loin du spectacle en famille et du mauvais quart d'heure à passer.

Et l'auteur continue : « La marche ascendante de la civilisation » amène dans tous les pays européens, l'abolition expresse ou tacite de » certaines lois d'un autre âge. Les coups ont été supprimés pour l'ar- » mée belge comme une peine avilissante et contraire au caractère » national... La cale... qui consiste à traîner, au moyen d'un appareil » de cordage, le coupable sous la quille du navire, n'a plus été appli- » quée depuis (1826 croyons-nous) que dans l'exécution le corps du » patient s'étant accroché à cette partie du bâtiment par suite d'un

» accident dans la manœuvre de l'appareil, il a été hissé, sans tête, à » l'autre bord ». Cette scène d'horreur fut suffisante pour réveiller chez les chefs responsables un sentiment plus exact d'humanité !

Des critiques semblables se retrouvent dans une autre note concernant d'autres délits et les cas de récidive de vol.

L'article 157 prévoyait que tout marin qui, pour la 3e fois commettait quelque vol à bord, — même le plus insignifiant —, recevrait trois fois la vergue avec coups de corde « fortement appliqués », et serait déposé à terre comme infâme. Le conseil de guerre devrait être indulgent dans le cas d'un premier vol d'un objet qui dépasse neuf francs de valeur, mais il devrait être sévère pour le second et même « infliger jusqu'à cinq années d'emprisonnement » si l'accusé donne le mauvais exemple. Nous avons parcouru du chemin depuis lors.

Les critiques au dehors continuent. Un « observateur » s'occupe dans la presse des peines corporelles; il rappelle les promesses faites à la Chambre. Une note administrative fait observer que depuis lors les châtiments corporels sont abolis de fait si non de droit. Si l'on se reporte aux graves préoccupations du gouvernement et des Chambres (depuis février 1848) pendant la dernière session, peut-on s'étonner que l'on ait ajourné la présentation d'un projet de loi, quand le pouvoir exécutif était à même de faire cesser immédiatement par de simples arrêtés l'application des peines ?

Cependant, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine avait demandé à La Hure, le 6 janvier 1848, de lui faire connaître les peines qui pourraient remplacer efficacement les coups de corde et de garcette, son intention étant de présenter aux Chambres, dans le plus bref délai possible, le projet de loi.

La Hure, dans la réponse du 21 janvier, reconnaît que le code pénal maritime en vigueur se trouve peu en rapport avec nos mœurs. Publié en 1814, après avoir été soumis à l'approbation du prince souverain des Pays-Bas par le ministre de la Marine Van der Hoop, ancien fiscal près de l'Amirauté d'Amsterdam en 1795, il contient les peines de la cale (kielhalen) et de la vergue (ra vallen), qui sont d'une autre époque. La peine de la cale est une punition barbare, indigne de peuples civilisés. La peine de la vergue est plus ou moins grave suivant le temps qu'il fait, si le condamné est ou non bon nageur, etc. On peut rayer ces deux peines du code. Il n'en est pas de même des coups de corde et de garcette.

« Nous croyons accomplir consciencieusement un devoir, dit La » Hure, en faisant voir les effets qu'amènerait la suppression totale

» des châtiments corporels. L'impopularité s'attachera peut-être à cette » manière de voir, mais nous n'hésitons pas à nous prononcer, dussions » nous blesser les susceptibilités de l'opinion publique. La Marine, ses » besoins, son économie intérieure sont si peu compris en Belgique, » que des publications, des jurisconsultes même vont jusqu'à prétendre » que les nécessités de la discipline doivent fléchir devant des théories ».

Il cite l'Angleterre, où « on abandonne aux marins le choix de » déterminer les peines qu'ils jugent utiles au maintien de l'ordre des » navires de l'Etat ». Le code maritime anglais date de 1749; il a été modifié en 1779; le législateur anglais a compris que dans le service de mer, il est à peu près impossible de prévoir toutes les infractions. A chaque article on voit que la Cour Martiale peut prononcer la peine de mort ou telle autre peine qu'elle jugera convenable selon les circonstances, la nature ou le degré du crime ou délit. Ainsi, elle peut condamner à la peine de mort ou à trois jours de prison, à cinq cents coups de corde ou seulement à douze; enfin, elle peut imaginer des peines; toutefois un arrêté récent prescrit de n'appliquer que des peines consacrées par les traditions... A bord, le capitaine fait appliquer, sous sa responsabilité, le fouet, « cat o'nine tails », — le martinet à neuf lanières —, depuis 12 jusqu'à 1000 coups (lisez bien : mille).

En France, la loi du 22 août 1790 prononce la peine des coups de corde au nombre de 12 et la bouline (cordage de bouée) appliquée par trente hommes au plus, frappant chacun 4 fois au plus. Les sous-officiers pouvaient porter une liane dont il était permis de se servir afin de punir les matelots de mauvaise volonté. Les 15 et 16 septembre suivants, les marins de Brest se révoltent et demandent, non la suppression des coups de corde, mais de la peine des fers avec un anneau ou des fers avec chaîne traînante, et le 27 octobre l'Assemblée Constituante modifie les punitions disciplinaires, mais maintient les coups de corde, malgré que cette assemblée fut « si éclairée, si remarquable » par la générosité et l'élévation de ses sentiments, comprenant... la » dignité de l'homme, mais... aussi les nécessités, les exigences de la » navigation en faisant acceptation des mœurs toutes spéciales des » marins... On ne peut comparer sous ce rapport, la Marine et l'Armée. » Il y a une différence immense entre les mœurs, les habitudes, les » usages, les lois et la discipline dans les deux armes ».

« Il est indispensable dans la Marine que les punitions des hommes » suivent de près la faute commise quand elle peut compromettre l'ordre » du service...; il est essentiel aussi que ces punitions n'enlèvent pas » pour longtemps les marins à leurs travaux... » A l'époque de la

navigation à voiles, il était, en effet, essentiel que le commandant se fasse obéir, sans hésitation, pour les manœuvres dont la rapidité et la perfection assuraient la sécurité du navire.

Le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine adresse, le 3 février 1848, à son collègue de la Justice, un projet de loi concernant la suppression des peines de la vergue et de la cale; les coups de corde (laarsen) et les coups de garcette (hand dagen) ne pourraient être infligés qu'au personnel subalterne des navires de l'Etat qui se trouveront hors du pays.

Ce n'est que le 2 mai suivant, que le ministre de la Justice, de Haussy, répond : « En présence des faits (événements de Paris) qui » viennent de se produire, surtout depuis la date de la communication » de ce projet de loi, l'examen des dispositions qu'il renferme ne peut » plus avoir lieu d'une manière utile... L'institution de la marine mili- » taire est même mise en question... Il n'y a d'ailleurs plus péril en la » demeure, grâce aux mesures qui ont été prises récemment pour la » commutation de certaines peines dont l'application avait provoqué » des réclamations... Je pense donc... qu'il y a lieu... de surseoir à » l'examen du projet... jusqu'à ce que le sort de la marine militaire » soit définitivement fixé ».

Et pendant quatorze ans, on laissera traîner la décision. Sauf un essai de redressement de la situation. Virtuellement la marine militaire était condamnée.

Entretemps, un arrêté royal du 22 janvier 1848, avait autorisé le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine à appeler temporairement à l'activité, pour faire partie des conseils de guerre, les officiers de Marine en non activité. Il était arrivé que, par suite de l'embarquement d'équipages de l'Etat sur les bâtiments de commerce de la ligne des Indes, la mise en service du brick et de la goélette, le nombre d'officiers en activité dans le pays se trouvat insuffisant pour la formation des conseils de guerre.

Cette mesure fut encore l'occasion pour le chef assumant la direction de la Marine de faire ressortir les erreurs que commettait parfois à sons sens, l'Inspecteur Général La Hure. C'est celui-ci qui avait suggéré au ministre de faire prendre un arrêté royal qui aurait donné au chef du département l'autorisation de rappeler des officiers à l'activité; cette proposition était illégale; l'article 2 de la loi du 16 juin 1836 stipule que le roi confère l'emploi du grade et le retire; de même l'article 1er de l'arrêté royal du 25 mars 1845 détermine que la position

de tout officier est fixée par arrêté royal. On a donc proposé qu'un arrêté royal permit au ministre d'appeler les officiers en non-activité de faire partie du conseil de guerre. Nuance !

Alors l'inspecteur général demande que ce fut lui qui fut autorisé par arrêté ministériel à désigner ces officiers, se fondant sur l'art. 27 de l'arrêté royal du 31 décembre 1846, créant une inspection générale. Mais c'était encore une illégalité; cet arrêté ne pouvait modifier la loi. Et Mr. La Hure en convient si bien qu'il a prétendu, à propos des coups de corde, que le roi n'avait pas le droit de suspendre une peine inscrite dans le code maritime. Or, là il ne s'agissait pas de changer la loi, mais bien de faire usage du droit de grâce que la Constitution donne au roi. C'est Mr. La Hure lui-même qui a rédigé l'arrêté créant une inspection générale; aucune des dispositions de cet arrêté n'a été contrôlée et personne ne s'est assuré que l'art. 27 violait les articles 8 et 182 du code de procédure maritime.

« Il est difficile de comprendre comment l'arrêté fixant les attri-
» butions de l'inspection générale, si peu suivi par l'inspecteur général
» lui-même, peut être invoqué et interprété suivant sa volonté, mais il
» est fâcheux que la direction de la Marine, qui suit les règlements
» et qui est chargée de les faire observer, soit continuellement entravée
» et critiquée dans la marche régulière qu'elle veut suivre ».

C'est dans cette atmosphère administrative que se joue l'avenir de la Marine belge !

La question de la suppression des peines corporelles sera reprise en 1849. La Hure, par une note du 22 mai, signale que plusieurs membres des Chambres ont l'intention d'interpeller le ministre à cet égard. Il revient sur le sujet par un rappel du 21 novembre. Une lettre est adressée au ministre de la Justice.

Finalement, celui-ci adresse à son collègue, le 4 avril 1850, un projet de loi rédigé conformément à la correspondance échangée entre les deux départements. Le 2 mai, la section centrale de la Chambre des Représentants examine et adopte le projet, sous réserve de deux observations : remplacement des peines supprimées et minimum de l'emprisonnement réduit à trois mois. Quelques observations sont encore présentées en novembre par le rapporteur Mr. van Iseghem, et la réponse est envoyée au ministre de la Justice par celui de la Marine le 27 novembre 1850. Le rapporteur notamment confondait la peine des coups de corde avec celle des coups de garcette, celle-ci moins dure, est à maintenir pour la discipline.

Le 5 avril 1851, le ministre de la Justice envoya à son collègue des Affaires Etrangères un projet de rapport au roi à l'effet de soumettre à la sanction de Sa Majesté le projet de loi modifiant le code pénal maritime et d'Hoffsmidt le contresigna.

LA CAMPAGNE GLORIEUSE

Paradoxes de l'histoire ! C'est au moment où, à la suite des événements de 1848, on met en doute la nécessité d'une marine militaire, que van Haverbeke va en démontrer toute la valeur.

Nous allons vivre intensément la belle aventure du « Louise-Marie » au Rio Nunez, au cours de sa deuxième expédition vers l'Afrique, de décembre 1848 à juin 1849.

Tout d'abord, une diversion de la part de Petit, qui estime, qu'il est indispensable qu'un navire aille en Amérique. Le 1er décembre 1848, comme commandant la division d'Anvers, il adresse au ministre, par l'intermédiaire de La Hure, une lettre signalant que les nouvelles reçues du Havre sur l'Etat de Guatemala sont très graves et que l'établissement de Santo Thomas, ainsi que les expéditions commerciales parties depuis peu de temps d'Anvers vers cette destination, vont se trouver gravement compromis si le gouvernement n'envoie point immédiatement un bâtiment de l'Etat vers ces parages.

Ce ne sera que deux ans plus tard que Petit sera désigné pour se rendre, lui-même, à Santo Thomas.

Le gouvernement décide donc que le navire partira le 31 décembre 1848 pour la côte d'Afrique. Avant le départ, l'armateur De Cock de Gand avait demandé de pouvoir rapatrier par la goélette trois matelots nègres, que le capitaine Van der Heyden de son navire « Joseph » récemment arrivé à Gand, avait dû embarquer à la côte d'Afrique, pour renforcer son équipage malade. L'autorisation fut donnée.

Arrivé le 22 février à Gorée, van Haverbeke signale, le 24, au ministre qu'il a trouvé en rade le trois-mâts barque belge « Emma », que les débuts de la campagne commerciale s'annoncent bien, le contrecoup des événements en France se fait sentir; l'expédition des produits français a été quasi nulle; la cargaison de l'« Emma » doit se vendre avec de grands bénéfices; il est regrettable que plusieurs industriels veuillent profiter de la situation et majorent leurs prix de 20 à 40 %.

Le 20 mars 1849, van Haverbeke adresse au ministre un rapport de Rio Nunez, dans lequel il donne connaissance d'un incident en apparence insignifiant qui fait connaître l'esprit dont le commandant des

forces navales françaises dans ces parages est animé « à l'égard des intentions du gouvernement belge de s'approprier le Rio Nunez ». Cet officier, à l'arrivée de la goélette en rade de Gorée, — après que celle-ci eut salué le pavillon français de vingt et un coups de canon —, n'envoie à bord qu'un enfant d'une dizaine d'années pour faire une espèce de service de « hélage » au lieu d'envoyer un officier; lorsque le lendemain, van Haverbeke fit visite au dit commandant, celui-ci le fit recevoir par son second. Humeur d'un Français de 1848 qui n'admettait pas l'indépendance des Belges et dont le gouvernement entendait s'approprier cette partie de la Guinée !

Chose plus grave : cet officier critiqua son prédécesseur « qui avait laissé les Belges enlever par surprise le Rio Nunez aux Français » — et maintenant au lieu de nous forcer à en sortir, il était obligé de nous protéger ! Il se rendit même à Sierra Leone et s'entendit avec le commandant de la force navale anglaise pour que celui-ci, « qui ne possédait pas encore la notification de son gouvernement sur l'occupation du Rio Nunez par les Belges », expédia la corvette « La Favorite » avec une protestation contre toute prise de possession par les Belges. Van Haverbeke lui déclara qu'il n'en tenait pas compte et qu'il continuerait à suivre les instructions de son gouvernement. Caractère fort et droit, van Haverbeke était un des rares hommes que nous avions en ce temps-là pour réaliser notre politique expansionniste.

Le 9 février 1849, il est dans le Rio Nunez et le 13 en rade de Rapass. Le pays est en grande agitation, le commerce de la rivière interrompu par les exactions de Mayorah (ou Mayoré) roi des Landoumas, contre les traitants anglais et français. Le 25, ce chef s'empare de la factorerie de Casassi, appartenant à un négociant anglais, Bicaise, et signifie à un ressortissant français, Ismaël, qu'il a à quitter le pays de Bocca (ou Bocké), dans les 24 heures. Ce soir même, Français et Anglais se mettent sous la protection du pavillon belge. Van Haverbeke convoque Lamina, chef des Nalous et notre allié, pour se rendre avec lui à Bocca et avoir une entrevue avec Mayorah et exiger des explications. Ils remontent la rivière, le 26 février, avec trois embarcations et 26 matelots armés et un mortier de 0,13 sous les ordres de Du Colombier et Dufour. Arrivé à Bocca, van Haverbeke débarque avec six matelots et s'installe dans une maison de Bicaise au pied d'une montagne sur laquelle est bâtie Bocca. Mayorah arme ses hommes et van Haverbeke fait débarquer tout son monde, prend position sur un monticule, l'obusier chargé et la mèche allumée. Alors les six cents Landoumas armés, couronnent la hauteur, font entendre leur cri de

guerre et van Haverbeke s'attend à être attaqué à chaque moment; mais son attitude décidée en impose et les Landoumas se retirent. Van Haverbeke, suivi de Bicaise et de Salcedo, gravit la colline et recherche Mayorah au milieu de sa tribu. Il trouve celui-ci, complètement ivre et refusant d'entrer en négociation. Van Haverbeke se retire, voyant qu'il ne pouvait arriver à aucun résultat. Après avoir pris l'avis des marchands et constatant que, si Mayorah était toléré plus longtemps, il finirait par anéantir complètement le commerce de Rio Nunez, van Haverbeke se rend chez Lamina, chef des Nalous, pour aviser aux moyens d'expulser Mayorah de Bocca.

Entretemps, la corvette française « La Recherche », commandée par le Capitaine de Frégate de la Tocnay mouille à Victoria; van Haverbeke s'entend avec lui pour organiser une deuxième expédition; trois embarcations françaises armées monteraient à Rapass. Devant les réticences de Lamina, une dernière tentative de conciliation est faite auprès de Mayorah, qui finit par promettre qu'il donnerait satisfaction aux ressortissants anglais et français. Mais Mayorah revient sur ses promesses et, Lamina n'osant attaquer les Landoumas, van Haverbeke s'adresse au chef Bonckené, autorité locale suprême, qui promet que pour le 24 mars son armée serait prête pour attaquer les Landoumas par terre, pendant que van Haverbeke les attaquerait par la rivière; Bonckené désigne Tongo pour gouverner au lieu et place de Mayorah, déclaré déchu.

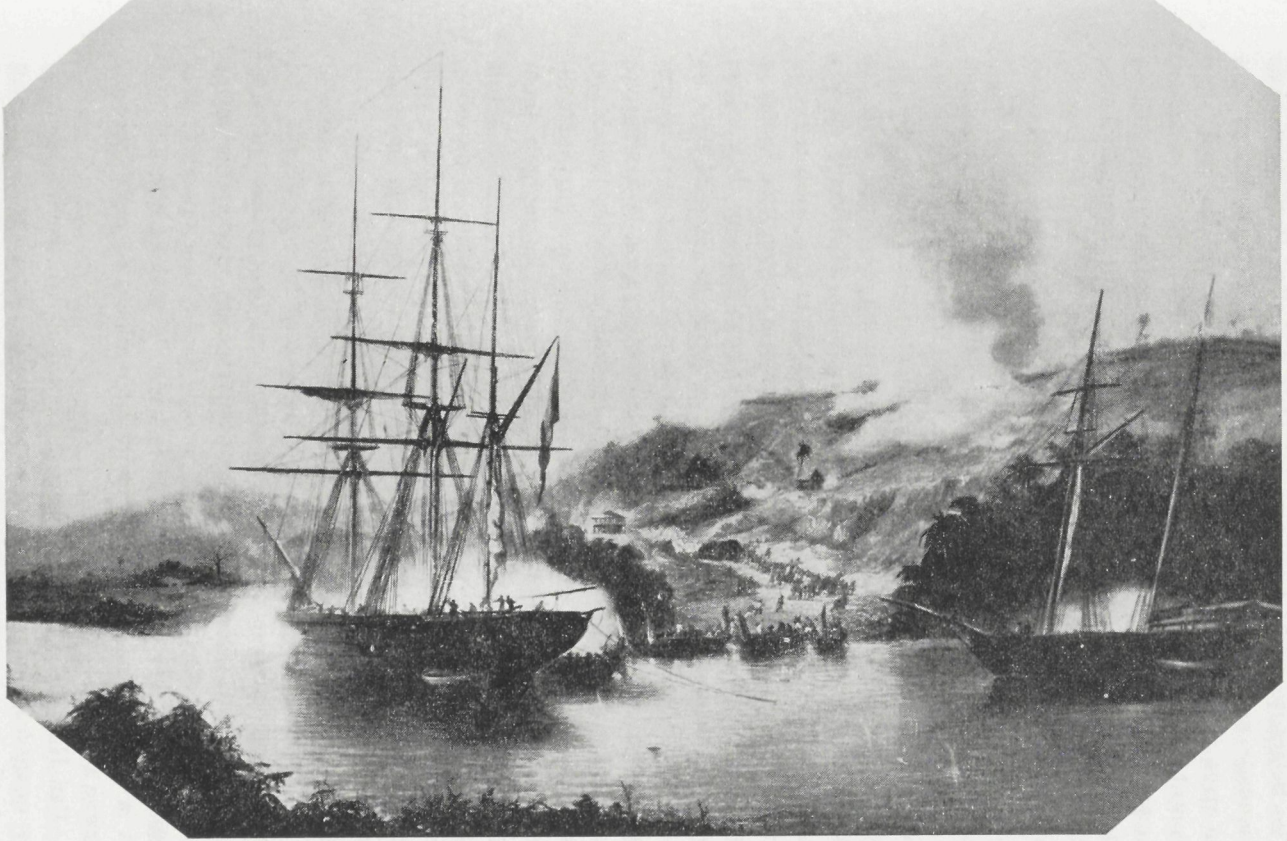
Le 17 mars, la corvette française « La Prudente » avait mouillé en rade de Victoria. L'expédition fut fixée au 24. « J'ai l'intime » conviction, dit van Haverbeke, que le résultat ne peut qu'être favo- » rable à nos intérêts, en dépit du commandant en chef français, qui » a trouvé dans les officiers commandants des corvettes « La Recher- » che » et « La Prudente », trop de loyauté, pour que ces messieurs se » fassent les exécuteurs de ses sourdes menées... » La mission officielle de ces messieurs était de faire exécuter un traité qui obligeait les Landoumas à mettre à la disposition des négociants français un terrain où ils pourraient se défendre au besoin. La mission officieuse prescrivait que ce terrain devait être mis à la disposition du gouvernement français pour y établir un fort. Van Haverbeke fait savoir au commandant de la Tocnay que si son but était de prendre possession du haut de la rivière, il lui était impossible d'agir de concert avec lui et qu'il croyait que le commandant français n'avait pas le droit d'une prise de possession quelconque dans le Rio Nunez, la convention franco-anglaise du 29 mai 1846 s'y opposant formellement.

« Le digne commandant de la Tocnay s'est rallié à mes objections » dit van Haverbeke. Et il termine en attirant l'attention sur la difficulté de sa position : les antipathies avouées du commandant supérieur des forces navales françaises, les préventions de tous les officiers influencés par leur chef, mais aussi l'amitié et la confiance de deux capitaines de frégate qu'il a su conquérir. Il s'y ajoutait que les fièvres sévissaient avec beaucoup d'intensité dans l'équipage : de 15 à 18 hommes sont constamment « sur les cadres ».

Et cependant : « Je me borne pour le moment à signaler que le » traité le plus favorable que vous m'avez soumis a été passé avec » Lamina et que tout fait présager un avenir brillant pour nos indus- » tries... » Homme énergique, le commandant du « Louise-Marie » s'était aussi montré habile diplomate.

Le 1er avril 1849, van Haverbeke transmet au ministre un deuxième rapport succinct sur l'expédition armée contre Bocca. Un premier fait à signaler, et qui confirme les extraordinaires difficultés qu'il eut à surmonter, est l'établissement dans ce poste, peu de temps après son arrivée dans le Rio Nunez, de deux Anglais, MM. Brandwaith et Martin, qui entendaient à eux seuls exploiter le marché et, à ces fins, « avec leurs perfides conseils » occasionnaient toutes les difficultés que van Haverbeke dut vaincre. Ils refusèrent de donner suite à toutes les invitations de venir le trouver ou de quitter Bocca : « étant sujet anglais, ils n'avaient rien de commun avec lui ». Ils étaient convaincus que van Haverbeke n'oserait pas agir et, de toute façon, ne parviendrait pas à prendre la place. Ils fournissaient des armes aux ennemis et payèrent 3.500 francs au chef des Foulahs pour que celui-ci se battit contre les Belges.

Le 21 mars, de la Tocnay et van Haverbeke réquisitionnent le trois-mâts barque belge « Emma », de Mr. A. Cohen, capitaine Witteveen, — chargé pour compte de Mr. De Coster de Gand, arrivé dans le Rio Nunez le 7 mars, — ainsi que la goélette française « La Dorade », appartenant à M. Salcedo. Les deux navires sont armés et montés, chacun, par 80 marins, sous le commandement de de la Tocnay et de Kerkhallet. Le 22, la goélette « Louise-Marie », en tête, on remonte la rivière et le soir on mouille à Wakaria, où le « Louise-Marie » doit s'arrêter à cause des hauts fonds et des barrages. Le 23 mars, on avertit Tongo qu'il doit attaquer le lendemain. Van Haverbeke embarque sur l'« Emma » avec Dufour et 18 hommes. Le 24, arrivée en rade de Bocca, et, à 9 heures, bombardement des positions ennemies pendant 40 minutes; puis, une première compagnie de débarquement,



Le trois-mâts barque belge l'« Emma », conjointement avec la goélette française « La Dorade », couvrent le débarquement de marins à Boké (Rio Nunez) en 1849

Peinture à l'huile de P.J. Claeys — Musée Royal de l'Armée, Bruxelles

sous les ordres de de la Tocnay, composé de 120 hommes, dont Dufour et les Belges, se rend à terre sous une pluie de balles. Protégés par une canonnade nourrie et par le jet d'obus, « dont l'effet inconnu dans » le pays jeta une telle panique parmi la troupe de Mayorah, qu'il » contribua puissamment à faire abandonner une partie du village ». L'autre partie fut enlevée à la bayonnette. La seconde compagnie de débarquement intervint alors et tout le village fut incendié. Tongo acheva par le pillage ce qui avait été commencé par l'incendie. Du côté français, deux morts et onze blessés; du côté belge, deux blessés, mais légèrement.

Le 25 mars, à dix heures du matin, la flottille redescend la rivière; un feu de mousqueterie bien nourri s'abat continuellement sur les navires et les embarcations qui les remorquent, jusqu'à Wakaria où les Belges retrouvent le « Louise-Marie ». Un nègre de Gorée avait été tué dans une embarcation française. Le lendemain, la descente du Rio Nunez continue. A Bancafelt, vive fusillade de la rive; la batterie du « Louise-Marie » débusque l'ennemi au fur et à mesure que le navire avance. Cependant les balles pleuvent à bord et l'Enseigne de Vaisseau Dufour est touché entre les deux yeux, le projectile est resté dans les os du palais; à ce moment son état est alarmant. La situation s'aggrave. Arrivé près des roches de Candouma, le courant porte le navire avec une telle rapidité vers la rive qu'il est impossible d'éviter l'échouage; l'arrière de la goélette se trouve bientôt déjaugé. La position est critique : à quinze pas, d'une éminence très boisée, les naturels tirent sur les Belges presque à bout portant. Grâce à leur courage et à leur sang-froid, le bois est en partie nettoyé par de la mitraille et des obus; van Haverbeke peut se rendre compte de la situation critique de son bâtiment, déjà incliné à 45° et qui risque de chavirer à la fin de la marée.

Entretemps, les deux unités « Emma » et « La Dorade » arrivent sur les lieux; celle-ci se met en amont de la goélette et l'« Emma » en aval, et tous deux prennent l'ennemi entre leurs feux croisés. Le capitaine Witteveen, avec une embarcation française, apporte lui-même une ancre de bossoir au large, et, malgré la fusillade, parvient à la mouiller. Deux heures avant la marée basse, la goélette n'incline plus et à la marée haute suivante le navire est renfloué; au jusant suivant, il arrive à Rapass.

Van Haverbeke rend hommage à ceux qui participèrent à l'aventure; quant à Dufour, il note : « La conduite de l'Enseigne de Vaisseau » Dufour, d'abord blessé à l'assaut de Bocca et ensuite gravement

» au passage de Bancafelt, a excité l'admiration générale ». Et il termine en exprimant que « le courage et le sang-froid des Belges a excité » au plus haut degré l'admiration des Français nos alliés, et moi, pour » ma part, je suis heureux d'être le chef d'officiers et sous-officiers » et de matelots dont la valeur et l'intrépidité n'ont pas été un seul » instant en défaut pendant les trois jours de combat et un échouage » excessivement dangereux qu'ils ont eu à soutenir ». Pendant ces trois jours, 4500 coups de fusils et 600 coups de canon furent tirés.

Arrivé en rade du Doel le 17 juin 1849, van Haverbeke adresse au ministre un rapport complémentaire et annonce, qu'aussitôt sa libération de quarantaine, il remettra en mains propres le dossier concernant sa mission.

Dans ce rapport, le commandant fait savoir qu'il est parvenu à remplacer le traité signé par Lamina en 1848 par un autre modifié qui lui avait été remis par le ministre; il a fallu convaincre Lamina avec des cadeaux et la perspective du paiement des « coutumes » pour la première année. Il s'est occupé ensuite de l'établissement de Victoria, aux embouchures du Rio Nunez; il a traité de son acquisition avec Mme Skelton, mais dut en premier lieu aplanir des difficultés créées à celle-ci par Lamina qui lui avait pris son titre de propriétaire, parce qu'elle s'était rendu coupable d'un bien grand crime, en réalité punissable de mort : elle avait travaillé avec un sorcier afin de composer un charme qui devait occasionner la mort de Lamina et de toute sa famille ! Elle aurait, au surplus, offert sa propriété aux gouvernements anglais et français. Van Haverbeke se fait remettre le titre original, de crainte qu'il ne tombe entre les mains du commandant en chef des forces navales françaises et négocie avec Mme Skelton, après avoir visité l'établissement avec Bicaise et l'Enseigne Du Colombier : la propriété vaut 10.000 francs, estime-t-on et on offre 7.500 francs. Les négociations n'aboutissent pas; le titre est conservé comme garantie.

Trois traités ont été conclus avec Tongo, nouveau roi des Landoumas, concernant le droit d'ancrage, la souveraineté d'un terrain de 40.000 mètres à Bocca et celle des deux rives du Rio Nunez dans le pays des Landoumas, ce dernier traité conforme à celui passé avec les Nalous. Cadeau pour le 2e traité : 500 francs et pour le troisième : 1500 francs.

La barque « Emma » arrivée avec MM. Cohen, Brisard et Bols, avait déchargé pour plus de 100.000 francs de marchandises dans le haut de la rivière, malgré la guerre; Cohen avait déjà vendu pour 200.000 francs dans les ports visités auparavant; il restait pour 100.000

francs de tissus à bord et Cohen considérait l'expédition couverte; le reste serait placé à Sierra Leone et les ports intermédiaires. Van Haverbeke fait cependant quelques observations au sujet de cette expédition : beaucoup d'inégalités dans la formation de la cargaison, objets non conformes aux échantillons, aunage insuffisant, mauvais pliage, toutes causes dépréciant la marchandise et arrêtant la « marche de la réputation de nos produits en si bonne voie sur cette côte ». De plus, les cargaisons doivent arriver à destination en décembre, « la traite sur la côte occidentale de l'Afrique commence généralement la première quinzaine de janvier »... et les traitants, avant cette époque, doivent être complètement assortis pour toute la saison. Nos produits sont très goûtés dans ces parages et si nous y avions de grands entrepôts bien assortis, nous finirions indiscutablement par y faire d'immenses affaires. Les négociants y voient un avantage si grand que Bicaise entre autres s'est décidé à envoyer, dans le courant de cette année, un de ses navires en Belgique, et que Salcedo, négociant de Gorée, va s'entendre avec De Coster pour se fournir exclusivement chez nous. Or, Salcedo fait venir annuellement pour 500.000 francs de produits de l'Europe, ce qui représente 650.000 francs de produits africains; il faudrait 15 navires de 200 à 250 tonneaux pour effectuer ce transport. Quel développement pour notre marine de commerce ! Ce seul fait montre la prospérité que pourraient créer les établissements de Rio Nunez. Van Haverbeke est un pionnier hardi et enthousiaste.

Ce rapport est suivi d'une dernière partie sur le combat de Bocca, où van Haverbeke rappelle en détail les graves difficultés qu'il eut à surmonter.

Parmi les exactions de Mayorah, il reste la prétention de celui-ci de s'approprier toutes les maisons de Bocca, parce que le terrain lui appartient; l'occupation des deux seules sources existant à Bocca et la vente de l'eau aux traitants à des prix exorbitants; l'imposition d'un droit de 50 frs par voyage sur toutes les pirogues. Ces mesures n'avaient qu'un but : expulser les anciens traitants et permettre aux Anglais Braidwaith et Martin d'exploiter Bocca sans concurrence.

Après son intervention énergique et décisive, van Haverbeke réconcilie Tongo et Lamina; ceux-ci conviennent d'une alliance offensive et défensive; Mayorah et Debie seront expulsés du pays des Landoumas; le village de Candouma sera brûlé et les habitants seront réduits en esclavage pour les punir d'avoir attaqué les Belges au passage de leur bois sacré et pendant l'échouage du « Louise-Marie » et pour « tirer

» vengeance du coup qui avait failli... tuer (van Haverbeke) et dont » la balle... (lui) avait rasé le front après avoir traversé le bord de... » (son chapeau) ».

Le 22 avril, les navires mouillaient en rade de Gorée. Tous les officiers de la division navale française blâmèrent la conduite du commandant en chef. Cependant celui-ci, quand de la Tocnay lui eut lu son rapport, ne put s'empêcher de lui dire, après avoir exprimé son appréciation pour le courage et la persévérance déployés dans cette expédition, qu'il n'en comprenait pas la nécessité et que le commandant belge « s'était servi de vos doigts pour tirer les marrons du feu ». Il n'empêche que de la Tocnay lui remit, à son départ, des pièces établissant l'exactitude de ses déclarations, « l'indépendance de carac- » tère du comte de la Tocnay, jointe à une fortune considérable, me » permet au besoin de donner à ces pièces la plus grande publicité ». De Kerhallet, lui aussi, exprime ses sentiments de loyauté à van Haverbeke, d'une façon décisive, en lui faisant part de l'ordre que le commandant en chef lui avait donné de se rendre de nouveau dans le Rio Nunez et de tenter par tous les moyens de faire signer par Tongo un nouveau traité par lequel celui-ci se mettrait sous la protection de la France.

Entre les intérêts de l'Angleterre et de la France, ceux de la Belgique devaient être défendus énergiquement. Van Haverbeke suggère au ministre de faire cesser ces menées en faisant signaler au ministre de la Marine, à Paris, la conduite plus qu'inconvenante de ce chef supérieur, à notre égard. Par contre, il insiste pour que les deux commandants français soient décorés de l'Ordre de Léopold. Il fera les mêmes propositions pour les plus méritants de ses hommes, et en premier lieu pour Dufour.

Dans le rapport de fin de trimestre sur la conduite de son état-major, nous trouvons les annotations suivantes pour le premier trimestre 1849, quant au Chirurgien-major Durant, 44 ans, « j'ai été fort content de ce médecin pendant la campagne d'Afrique », il avait opéré Dufour de parfaite façon et excellement soigné les blessés et les malades; Du Colombier, 30 ans, est « un officier très actif et très intelligent et qui m'a parfaitement secondé ». Dufour, Auguste, 29 ans, « officier dont j'ai été fort satisfait et qui présente un caractère fort énergique ». Par contre, l'aspirant Mestrieau, 26 ans, est un « cerveau faible, et pour cette cause, le service d'officier lui a été retiré », et Stessels Aug., 23 ans, a peu de dispositions pour l'état de marin; du reste a été malade pendant une grande partie de la campagne.

Et le 5 juillet, le ministre envoie au roi une note paraphrasant les rapports de van Haverbeke. La minute de cette note rédigée par la direction de la Marine se terminait par ces mots : « La bravoure, le » sang-froid, déployés par les Etats-Majors et les équipages... sont » dignes des plus grands éloges et méritent une récompense éclatante ». Cette phrase fut supprimée en haut lieu. En 1854, on n'avait pas encore admis l'affaire de Bocca comme campagne de guerre et on suggérait de demander ce qu'avait fait le gouvernement français !

Ce n'est que le 22 mars 1855 (six ans plus tard) qu'un arrêté royal accorda le bénéfice d'une campagne de guerre à l'équipage du « Louise-Marie » (du 14 au 27 mars 1849).

Cependant le président de la République française, par décret du 25 janvier 1850, conférait la croix de chevalier de la Légion d'Honneur à MM. van Haverbeke, Du Colombier, Dufour, Durant et Cohen.

Cette expédition (2e) de van Haverbeke est suivie d'une nouvelle campagne (la 3e) sous son commandement, de février à juin 1850. Le motif en est donné dans les instructions qui lui sont adressées par le ministre. La traite de Tongo et la restauration de Mayorah avaient été tolérées par les Français; l'inaction de la goélette pourrait donc se justifier; mais une compagnie est en voie de formation et il ne faut pas laisser s'affaiblir les rapports qui rattachent Lamina à la Belgique; il faut aussi voir sur les lieux ce qui peut être fait pour régler pacifiquement les affaires du haut de la rivière. Mais « il vous est » formellement interdit de vous engager dans aucune hostilité, le gou- » vernement faisant cette défense ». Et le ministre d'Hoffsmidt a ajouté de sa main sur la minute : « Je n'accepterai point la responsabilité » d'actes de ce genre pour quel motif que ce soit; cette responsabilité, » dans ces cas, retomberait donc entièrement sur vous ».

Voilà van Haverbeke averti : Plus d'histoires entraînant des difficultés de chancellerie. On a confiance dans sa diplomatie et son expérience, mais on craint son énergie.

Nous apprenons par une lettre du 7 janvier 1850, de La Hure au Capitaine Lieutenant Eyckholt, commandant supérieur du service des malles à Ostende, que les glaces empêchant le « Louise-Marie » de rester en rade d'Anvers, la goélette se rend à Ostende. Eyckholt signale, le 17 février, que le bâtiment est sorti des bassins et mouille dans l'avant-port, mais cela n'empêchera pas la désertion des matelots — et des meilleurs — qui ne veulent plus aller en Afrique. Il règne parmi les sous-officiers un découragement nuisible au service; la cause est la

désorganisation de la Marine depuis 1848; après nombre d'années de service, plusieurs sous-officiers ont été renvoyés, restant sans ressources; certains sont passés dans la marine allemande.

Le 5 juin 1850, van Haverbeke adresse son rapport au ministre. Parti le 24 février d'Ostende (remorqué par la malle « Ville d'Ostende » se rendant à Douvres), il arrive, après 25 jours, à Gorée; le 29 mars, il est à l'ancre devant Victoria. Le soir même, il entend des coups de feu dans la direction du haut du fleuve; il se rend chez Mme Skelton qui lui apprend que Tongo et Mayorah en sont toujours aux prises et s'empêchent de faire du commerce. Van Haverbeke ne conduit pas son navire à Rapass, « pour ne pas être mis en demeure, par des cir- » constances indépendantes de ma volonté, d'entrer forcément dans les » démêlés des deux prétendants, ensuite la mauvaise composition de » mon équipage formé d'éléments hétérogènes et anti-militaires, me » faisait une loi de ne point m'exposer à un acte agressif quelconque ». Comme cette situation doit être pénible à un homme d'action comme van Haverbeke ! Il va remplir sa mission, malgré tout, mais on sent déjà sa confiance ébranlée dans les hommes et dans les événements.

A Rapass, van Haverbeke apprit que, en juillet 1849, Tongo avait vainement essayé d'expulser Debie de Candouma, avec l'aide d'un chef des environs du Rio Pongo; depuis, il se tenait sur la défensive, bloquant la rivière et empêchant tout commerce avec Bocca. Les Landoumas l'avaient attaqué à différentes reprises, mais sans succès; cependant, à la suite d'une ruse, Wakaria avait été incendié et Tongo avait dû se réfugier dans son bois sacré, d'où il continuait à bloquer la rivière. Des négociants anglais de la Gambie et de Sierra Leone, avaient fait connaître au gouverneur de cette dernière possession leur désir de faire des affaires dans le Rio Nunez et demandaient de mettre un terme à l'état permanent de guerre. Le vapeur de guerre « Teaser », commandant Selwin, fut envoyé à Rapass; Tongo, Mayorah et Lamina furent convoqués; les deux derniers palabrèrent avec le commandant et Lamina prit la défense de Mayorah ! Selwin leur fit savoir que le gouvernement anglais approuvait le choix fait par les Français et par les Belges et qu'il reconnaissait Tongo comme seul roi légitime des Landoumas. Il quitta la rivière sans avoir rien terminé, sans même avoir fait des tentatives pour amener le pays à une pacification, après avoir été saluer Tongo de 21 coups de canon comme roi et lui avoir remis les cadeaux usuels. Comment interpréter ceux-ci, dit van Haverbeke, si ce n'est comme payement de larges concessions ? Comment comprendre la proposition de Selwin de mettre le pays des Nalous sous

la protection anglaise, si ce n'est pour nous contester nos titres de propriété sur cette partie de la côte d'Afrique ? Les tentatives du gouvernement de Sierra Leone pour nous la faire quitter sont évidentes; il ne manquera pas de dire que la Belgique est dans l'impossibilité matérielle de garantir la tranquillité dans le Rio Nunez, et cela par le manque d'une marine militaire, que du reste les deux années qui viennent de s'écouler en sont une preuve bien grande...

Cette constatation et ce reproche, à peine camouflé, n'empêchent pas Van Haverbeke d'essayer de contre carrer les tentatives anglaises. Il convoque Lamina à Rapass et, après 9 jours d'attente, peut le recevoir et lui demander des explications. La rupture avec Tongo était due au fait que celui-ci n'avait pas rendu les esclaves qu'il avait pris au cours de la guerre de 1847. Il régla aussi la suppression d'un droit d'ancrage que Lamina avait exigé et paya la « coutume » en prenant pour cinq mille francs de marchandises chez Mr. Bols, représentant de De Coster de Gand, lequel se déclara satisfait d'une traite de 3600 francs en payement.

A Victoria, van Haverbeke fit à Mme Skelton une offre de 10.000 francs pour sa propriété, mais il n'aboutit pas. Quant au commerce, la récolte des arachides avait été désastreuse; les négociants de la côte ne pourraient tout au plus satisfaire qu'au tiers, ou à la moitié de leurs engagements. Cette perte serait doublement ressentie par les expéditeurs d'Europe : ils n'auraient pas la moitié des rentrées qu'ils escomptaient et éprouveraient une perte sèche de l'affrètement de plus de la moitié des navires qui reviendraient à vide. Il est à craindre que le navire belge parti en février d'Anvers ne fasse de très mauvaises affaires « pour une première tentative ». Quant au commerce propre du Rio Nunez, jamais il n'a été aussi bas, Tongo bloquant la rivière et les caravanes de l'intérieur se dirigeant sur le Rio Pongo. Si cela devait se maintenir « le Rio Nunez deviendrait trop insignifiant pour devoir fixer d'avantage... l'attention (du ministre) ».

Ainsi se termine ce rapport à la fin de la 3e campagne de van Haverbeke.

Dans une lettre du 3 juin, au directeur général de la Marine, le commandant avait signalé que l'état sanitaire de tout l'équipage était excellent pendant le retour (40 jours), sauf que lui-même avait été indisposé pendant le voyage et à Rio Nunez, la cause devant s'en trouver dans des germes de maladies contractées pendant ses voyages précédents et pour « la guérison médicale desquels il (lui) faut du temps et un régime ». Van Haverbeke n'a certes plus l'allant du début; il

voit autour de lui crouler la Marine dont il a été le plus brillant représentant et il songe peut-être à la retraite pour ne pas assister à l'écroulement total.

De son côté, Célarier, sous-aide major du navire avait rédigé une étude, datée du 6 juin 1850 (dont il est question plus haut), de quelques points concernant la colonisation du Rio Nunez. Une lettre d'envoi au ministre, en date du 11 juin, est suivie d'une note du 21 juin, disant « Mr. le commandant Petit vient de retrouver parmi les papiers » du bord ce travail que Mr. le commandant van Haverbeke aura pro- » bablement oublié d'envoyer... ». D'où on peut induire que le premier a remplacé le second à bord, dès l'arrivée du navire à Anvers; qu'il s'est empressé de signaler au sous-aide major l'« oubli » de van Haverbeke, ce qui dénote des sentiments dont nous retrouverons plus loin toute l'expression.

Ce long rapport de 39 pages confirme en grande partie ce que le Chirurgien-major Durant avait écrit dans ses deux rapports de 1848 et de 1849, ainsi qu'une « foule de détails précieux » que van Haverbeke avait recueillis et transmis au gouvernement.

Après la topographie des lieux, la météorologie, l'histoire naturelle et la pathologie, le sous-aide donne quelques notes sur l'hygiène générale, la salubrité relative des différentes régions et les moyens d'amélioration pour la position de Victoria. Bocca est formellement condamnée. L'idée de former un centre de colonisation agricole, sur quelque point que ce soit, doit être rejetée; par contre la formation d'un établissement commercial est loin de présenter les mêmes dangers; encore devrait-on prendre des mesures d'assainissement, défrichement, surélévation des postes, etc. et n'y envoyer que le nombre de Belges absolument nécessaire. Et le rapporteur de se demander si l'on ne pourrait utiliser pour les travaux pour lesquels les noirs seraient impropres, « quelques-uns des nombreux condamnés qui encombrent nos maisons de force ». La notion de forçats n'avait pas encore disparu !

SOUBRESAUTS

Et pendant ce temps, se joue l'avenir de la marine militaire. Le 26 juillet 1849, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine se plaint auprès de son collègue de la Guerre parce que le Moniteur du 17 mai, en publiant le programme du concours pour l'admission à l'Ecole Militaire, a annoncé (sans consulter le ministre compétent !) qu'il ne serait pas reçu en 1850 d'élèves pour le service de la Marine;

or, les démissions données successivement par plusieurs aspirants de Marine ont tellement réduit le nombre des aspirants de 1re classe, qu'il est indispensable de faire connaître par le Moniteur que deux places d'élèves pour la Marine sont ouvertes lors du prochain concours. Le ministre de la Guerre, Baron Chazal répond, le 1er août 1849 : « Ne » pourrait-on pas s'étonner de ce que l'on songe à former de nou- » veaux aspirants de 1re classe, lorsque chacun sait fort bien que les » jeunes gens de ce grade déplorent généralement d'avoir entrepris » cette carrière, qui ne leur offre aucun avenir..., il me semble qu'il » y aurait convenance... à ne pas laisser ignorer que les aspirants de » Marine passent une partie de leur vie à terre, avec une indemnité de » 800 francs... » Chazal, lui, n'est pas convaincu de la nécessité d'une Marine.

Le 4 août, le ministre des Affaires Etrangères et de la Marine insiste auprès de son collègue pour que suite soit donnée à sa demande : lors de la discussion du budget de la Marine pour 1850, le gouvernement a fait connaître à la Chambre, qu'il n'avait point l'intention de supprimer la marine militaire. Il rappelle la déclaration qu'il a faite alors : « lorsque le gouvernement, poussé par la nécessité, s'est vu » forcé, en présence de la situation du Trésor, de demander le désarme- » ment du brick et le renvoi d'une partie des équipages, il n'est nulle- » ment entré dans son intention de faire considérer cette mesure comme » un acheminement à la suppression complète de la marine militaire... » Si le gouvernement juge que le moment d'armer le brick n'est pas » encore venu, il n'en est pas moins vrai que son intention bien for- » melle est de le conserver et de l'utiliser à la première circonstance » favorable ». Atermoiements. En fait, l'explication de cette déclaration se trouve vraisemblablement dans la phrase suivante : « En présence... » des résultats récemment obtenus à la côte d'Afrique, il faut nécessaire- » ment songer à ne point fermer entièrement l'accès de la Marine à » des jeunes gens désireux d'embrasser cette carrière ». On ne pouvait décemment pas renier la belle aventure de van Haverbeke.

Si des jeunes gens ont quitté la Marine, ajoute l'administration, c'est dans les premiers moments qui ont suivi la discussion du budget de la Marine pour 1849, quand les premières coupes sombres avaient été effectuées.

Cependant la véritable situation ressort d'une note de La Hure au ministre à l'occasion des pétitions de cinq enseignes de vaisseau demandant à passer au service de l'Allemagne.

La Hure commence par rappeler la déclaration du ministre à la section centrale de la Chambre. Il faut dès lors garder à la disposition du gouvernement le nombre d'officiers strictement nécessaire pour armer le « Duc de Brabant », le « Louise-Marie » et les trois malles à vapeur. Il y a douze enseignes valides; or, onze officiers de ce grade sont indispensables. En cas de maladie ou de décès de plus d'un officier, il deviendrait impossible de remplir la vacance.

L'Enseigne de Vaisseau Tratsaert a, le premier, fait des démarches dès le mois de juillet près du baron de Drachenfels pour passer au service de l'Allemagne; sa demande de démission est antérieure de quelques jours à celles de ses collègues; elle pourrait être accueillie; mais on ne devrait pas lui donner l'autorisation exigée par l'art. 17 du code civil pour conserver la qualité de Belge.

Quant aux autres, La Hure conteste qu'on aurait anéanti les « conditions d'existence » qu'avait la Marine lors de leur entrée au service; en 1835, 1836 et 1837, époque de l'entrée de quatre d'entr'eux, il n'existait dans la Marine aucun officier supérieur; il n'y avait que quelques canonnières pour les eaux intérieures; la paix était loin d'être conclue avec la Hollande et l'on pouvait craindre que l'état d'armistice n'occasionnât en se terminant par un traité, l'anéantissement du petit corps de la Marine. Depuis 1839, au contraire, jusqu'en 1848, cette position s'était améliorée, « elle est maintenant, bien que peu floris- » sante, dans une situation supérieure à celle qu'elle occupait il y a » douze ans. L'avenir de ces jeunes gens n'a pas été brisé... ». (Mais ils se doutaient bien qu'il allait l'être !).

La Hure fait encore allusion à leur formation; ils n'ont pas passé par l'Ecole Militaire; leur éducation théorique a été faite à Anvers, à bord d'une canonnière. Il examine l'avancement qu'ont obtenu les pétitionnaires; par rapport à leurs collègues de l'armée, ils n'ont nullement été défavorisés.

Aussi longtemps que le gouvernement a pu permettre aux officiers de choisir une autre carrière, sans désorganiser complètement la Marine, il s'est empressé d'accéder à leur demande. Ainsi, l'Enseigne de Vaisseau Pougin a passé déjà au service de l'Allemagne; de même Mr. Smits; 3 officiers, Urban, Cambrelin et Bouyet, passés sous-lieutenants à l'école d'application de l'artillerie et du génie, et Debal, passé sous-lieutenant de cavalerie. Mais lorsque cinq enseignes demandent en même temps à quitter leur pays et à « faire profiter l'Allemagne des con- » naissances acquises au moyen des nombreux sacrifices que la Belgique » a faits en leur faveur », le gouvernement ne peut y donner suite

favorable, pour rester logique avec ses déclarations et pour éviter que cet exemple ne soit suivi par bien d'autres.

Le ministre inscrit sur ce rapport ce qui suit : « Conseil des Minis-» tres du 15 octobre 1849. Le gouvernement approuve les conclusions » du rapport de Mr. le capitaine de vaisseau, directeur général de la » Marine, sauf cependant qu'il décide que l'autorisation exigée par » l'article 17 du code civil sera accordée à Mr. l'Enseigne de Vaisseau » Tratsaert ». Signé, d'Hoffsmidt.

Comme nous venons de le voir on a donné aussi à La Hure une marque spéciale de satisfaction. Le 29 juin 1849, le roi signe un arrêté supprimant l'inspection générale de la Marine et décidant que l'officier supérieur préposé à l'administration centrale de la Marine portera le titre de directeur général de la Marine, placé sous l'autorité immédiate du ministre.

La comptabilité et les dépenses forment un service spécial confié à un chef de division qui sera De Page (arrêté ministériel du 30 juin). La lutte entre les fonctionnaires de Bruxelles a pris fin.

La Hure est pris d'un zèle nouveau. Il adresse, le 9 octobre 1850, une note au ministre pour justifier l'armement du brick.

La surveillance de la pêche exige la présence d'un navire dans la Mer du Nord depuis le mois de mai jusqu'au 20 septembre.

Il faut surveiller et protéger les intérêts belges à la côte d'Afrique et à Santo Thomas de Guatemala.

A la côte d'Afrique, les débouchés se sont accrus; la présence d'un navire de guerre y est nécessaire, en attendant qu'un établissement définitif y soit créé à terre. Une expédition de 500.000 frs se prépare à Anvers; plusieurs villes considérables y contribuent; Liège figure pour une somme très importante dans les cargaisons. Le navire devrait stationner à la côte dans la bonne saison, de janvier jusqu'à la fin d'avril. Le bâtiment qui ferait ce service pourrait aussi assumer celui de la pêche.

La seconde station indispensable est celle de Santo Thomas; un seul navire ne peut faire les trois services. Pour soutenir l'élément belge au Guatemala, le brick devrait y stationner pendant la majeure partie de 1851; pour diminuer les dépenses on pourrait réduire le nombre des bouches à feu du navire, de manière à l'armer avec 80 hommes au lieu de 130 qui forment son équipage de guerre.

La Chambre de Commerce d'Anvers et la Chambre de Commerce de Gand ont demandé qu'un navire de l'Etat se rendit en Californie pour y protéger les équipages belges ou plutôt pour y empêcher les

désertions qui peut-être nécessiteront l'abandon de quelques navires; ce fait a déjà eu lieu. Le brick pourrait se rendre en Californie et toucher ensuite Santo Thomas. La Belgique avait participé à la ruée vers l'or !

Mais le brick ne sera pas encore réarmé.

Le 21 novembre 1850, il est signalé à nouveau d'Anvers au ministre que les nouvelles, arrivées de la colonie de Santo Thomas, renseignent que, par suite de l'introduction de quelques colons allemands malades, une fièvre maligne y a éclaté; plusieurs colons sont morts, presque tous sont atteints, et sans médecin, ni médicaments; des mesures devraient être prises.

Presqu'en même temps, le 26 novembre 1850, Lambermont (38) attire l'attention du ministre sur un rapport de l'agent consulaire de Belgique à Santo Thomas qui annonce que le gouvernement guatémaltèque a pris deux décrets : l'un instituant une commission chargée d'examiner les droits de la Compagnie belge de colonisation, l'autre accordant 50 hectares de terre à chaque groupe de cinq familles qui s'établira le long de la route de Santo Thomas vers l'intérieur.Ces terres font partie de la concession donnée à la compagnie; c'est donc une atteinte implicite à la charte de la compagnie.

M. Cloquet, notre consul général, devrait être chargé de réclamer du gouvernement guatémalien le respect des droits de la Compagnie jusqu'à ce qu'un arrangement ait pu intervenir, arrangement dont il avait été question déjà. L'agent du gouvernement doit être entouré d'appui, notamment par l'apparition du navire de guerre belge. Le seul moyen de conserver à Santo Thomas le caractère d'établissement belge est de maintenir la Compagnie, dont la plus grande partie des actions et des titres est placée en Belgique.

D'autres raisons justifient l'expédition. L'Etat guatémalien risque d'être attaqué par des nations voisines; il faut protéger quantité de marchandises belges contre un coup de main. D'autre part, la situation sanitaire de la colonie laisse à désirer, à la suite de l'arrivée de colons allemands.

---

(38) Lambermont a remplacé Partoes à la direction du commerce extérieur. C'est celle-ci qui suggère, donne et rédige pour la direction de la Marine, les instructions relatives aux voyages à entreprendre par les bâtiments de l'Etat. Il y avait ainsi, au sein du même département, un service d'étude pour le développement du commerce et un service d'exécution pour les recherches et les réalisations, ensemble logique et efficace, qui ne sera pas (malheureusement) reconstitué lorsque la Marine quittera le département des Affaires Etrangères en y laissant la section commerciale.

Le ministre approuve le projet de campagne pour le « Louise-Marie ».

La Hure lui propose d'adjoindre au docteur du navire un sous aide-major et d'embarquer un approvisionnement supplémentaire de médicaments. Le ministre commence par répondre qu'il n'y a pas lieu d'acheter des médicaments supplémentaires « par suite d'insuffisance de fonds », mais ultérieurement, (instructions à Petit du 11 décembre 1850), nous apprenons que le gouvernement permet au sous-Aide-Major Célarier d'employer une somme de 600 francs à l'achat de médicaments qui lui paraîtront les « plus nécessaires, les plus utilisés et les plus convenables » aux colons belges, dont le nombre est d'environ 350.

Le départ du navire était prévu pour le 19 décembre.

Le 12, Célarier fait savoir à La Hure qu'il ne pourra être prêt et fait quelques propositions de « médicaments » : « Le vin de Bordeaux est le médicament le plus indispensable après le sulfate de quinine », il en faut au moins une barrique; en attendant la cave du commandant et des officiers pourra fournir les premières bouteilles indispensables. La bière, « conservée par des moyens convenables », serait également de la plus grande utilité; elle devrait être forte et houblonnée. Les bouillons, la viande de bœuf fraîche ne sont pas moins indispensables aux convalescents.

La Hure en transmettant cette lettre au ministre, ajoute cette note : « Mr. le Dr Célarier me paraît exagérer la portée de vos instruc-» tions; vous avez bien voulu autoriser l'achat de médicaments pour » les colons, mais non celui de vivres extraordinaires..., c'est une phar-» macie que vous avez voulu créer et non un magasin de comestibles... » Mr. Lambermont partage tout à fait mon opinion sur ce point ».

Et Mr. le ministre d'Hoffsmidt, sur la note inscrit de sa main : « Oui, car c'est évident ».

Pauvre Célarier, qui, se croyant psychologue avisé, avait cru pouvoir rétablir le moral, et ainsi la santé, de la colonie avec une barrique de vin et quelques pots de bière !

Petit est désigné pour prendre le commandement de la goélette. Il est à ce moment capitaine lieutenant de vaisseau.

Le 12 décembre 1850, il reçoit ses instructions. Le départ reste fixé au 19. Ce jour, le navire quitte la rade d'Anvers. Le 13, Petit demande une légère augmentation pour ses frais de représentation. Refusé, le lendemain.

J.P. Claeys, qui signe : « peintre de marine », obtient l'autorisation d'embarquer avec lui. Le 30 mai 1850, il en avait présenté la

demande au ministre en disant qu'il espérait avoir la commande d'un tableau pour faire pendant à celui du Rio Nunez représentant le débarquement des colons belges à Santo Thomas; le voyage lui permettrait aussi de faire des études pour continuer honorablement sa carrière et « augmenter sa réputation ». Claeys était un artiste probe, qui désirait se documenter sur place. Le 26 juin 1850, le ministre de l'Intérieur fit connaître à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine qu'il avait fait donner à Claeys un subside de 1500 francs à condition d'exécuter un tableau représentant un site de la colonie belge.

Le 14 janvier 1851, Petit fait savoir au directeur général de la Marine qu'il quitte Terneuzen pour prendre la mer, le vent étant devenu favorable. Assailli par une véritable tourmente, il est venu mouiller aux Dunes le 17. Il se réfugie à Portsmouth le 20, par suite encore de mauvais temps. Il s'y trouve encore le 29 janvier et quitte le 3 février 1851.

En janvier, on avait expédié par le « Guatemala Packet », Capitaine De Meir, du Comptoir commercial d'exportation pour l'Amérique centrale, dont font partie MM. J.B. Donnet et Cateaux-Wattel, 136 colis de vivres, d'environ 18 tonnes.

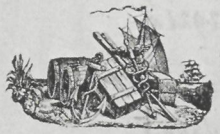
A Ténériffe, Petit a embarqué, pour le rapatrier, un jeune belge, Blanchard, ayant appartenu à l'équipage du navire belge « Fanny », capitaine Schotty, qu'il avait quitté en Amérique; le vice-consul Mali de New-York lui avait donné un bon certificat.

Arrivé, le 28 mars 1851 à Santo Thomas, Petit signale que l'épidémie qui avait fait tant de ravages, a entièrement cessé et que la situation politique de l'Amérique centrale n'est pas satisfaisante, malgré le gain de la bataille de la Arada par les troupes guatémaliennes sur celles du Honduras et de San Salvador réunies, le gouvernement de ces derniers n'étant pas disposé à faire la paix. Situation nuisible au commerce et surtout à l'établissement de Santo Thomas « pour lequel le gouverne-» ment a de bonnes intentions, mais ne peut faire aucune dépense, ses » finances étant absorbées par la guerre ».

Le 11 mai, lettre signalant que l'état sanitaire de l'équipage est mauvais, mais que l'état politique du pays s'est amélioré. Le Comptoir commercial marche bien, mais il y manque encore bien des choses, que Petit fera connaître à ces « Messieurs » à son retour, pour « écraser » Bélise et Ysabal. De même, brosser le tableau de Santo Thomas et de ce qui s'y passe serait une chose trop longue à faire; « à mon retour je vous donnerai verbalement des renseignements ».

Récipissé du capitaine pour l'expédition
de vivres à Santo Thomas, pour le « Louise-Marie »

(Archives du Musée de la Navigation à Anvers)



Je A. J. De Meire maître du navire Belge
nommé Gualimala Packet du port de tonneaux, étant à Anvers
présent à Anvers, pour, au premier temps convenable, aller en droite route à S.Thomas de Gualimala
où sera ma décharge, reconnais avoir reçu et chargé à bord de mon dit navire, sous le franc tillac
d'icelui de Monsieur Le Directeur Général de la marine Royale

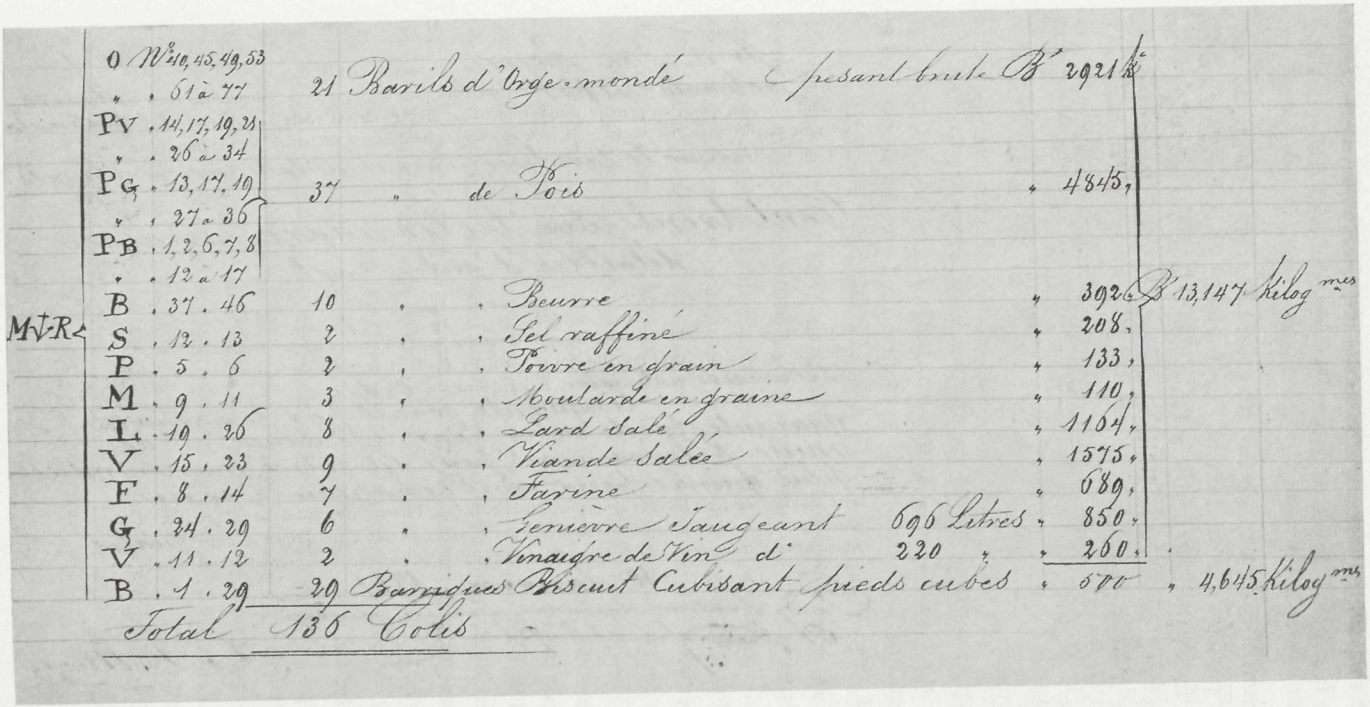
Cent trente six Colis marchandises
détaillés d'autre part

le tout sec et bien conditionné et marqué de la marque mise en marge : lesquelles marchandises je
m'obligo de conduire dans mon dit navire, sauf les périls et fortunes de la mer, au dit lieu
de S.Thomas de Gualimala et là les délivrer à Ordre
contre payement du fret de cinquante francs par tonneau de
quarante pieds cubes pour le Biscuit et de
mille kilogrammes pour les autres marchandises
plus quinze pour cent chapeau à avarie
avec les avaries suivant les us et coutumes de la mer. Et pour l'accomplissement de ce qui précède, je
m'oblige corps et biens, avec mon dit navire, fret et apparaux d'icelui. En foi de quoi j'ai signé quatre
Connaissemens d'une même teneur, l'un desquels étant accompli, les autres demeureront de nulle valeur.

Fait à Anvers, le 10 Janvier 1851

Poids présumé inconnu, franc de tonlage
A fret de trois francs le tonneau de mer

A. J. De Meire



	0 N°s 10, 45, 49, 53						
	" 61 à 77	21	Barils d'Orge mondé	pesant brute B	2921		
	PV 14, 17, 19, 25						
	" 26 à 34						
	PG 13, 17, 19	37	" de Pois		4845,		
	" 27 à 36						
	PB 1, 2, 6, 7, 8						
	" 12 à 17						
	B 37. 46	10	" " Beurre		3926,	B 13,147	Kilog mes
MVR	S 12. 13	2	" " Sel raffiné		208,		
	P 5. 6	2	" " Poivre en grain		133,		
	M 9. 11	3	" " Moutarde en graine		110,		
	L 19. 26	8	" " Lard salé		1164,		
	V 15. 23	9	" " Viande salée		1575,		
	F 8. 14	7	" " Farine		689,		
	G 24. 29	6	" " Genièvre Saugeant	696 Litres	850,		
	V 11. 12	2	" " Vinaigre de Vin di	220 "	260,		
	B 1. 29	29	Barriques Biscuit Cubisant pieds cubes		600	4,645	Kilog mes
	Total 136 Colis						

Le 12 mai, Petit annonce que l'Etat de Guatemala s'est déclaré république fédérale et transmet le modèle des nouvelles couleurs nationales.

Petit rentre à Anvers, le 16 août 1851, après 47 jours de mer. Parmi les passagers qu'il ramène, se trouvait l'épouse d'un ancien gérant de la légation française à Guatemala, qui mit au monde un enfant né à bord du « Louise-Marie », la veille 15 août. Et Petit exerça la fonction d'officier d'Etat-civil.

Enfin, le 1er septembre, il transmet d'Anvers au ministre le rapport de l'aide-Major Célarier (il avait reçu également une promotion) sur Santo Thomas.

Ce rapport médical, de 43 pages, plus les annexes, concerne l'épidémie qui avait exercé ses ravages en 1850. Le navire est resté sur les lieux pendant trois mois pour permettre de faire des recherches et une étude à fond de la situation. En voici quelques indications.

Après la grande épidémie, qui fit, en 1844-1845, beaucoup de victimes parmi les colons, une partie de la population restant retourna en Europe ou se dispersa sur divers points du continent américain. Au mois d'août 1847, les Belges les plus malades, ou les plus malheureux, revinrent dans leur pays natal par le navire l'« Adèle », envoyé par le gouvernement pour les recueillir. Il ne restait que 220 Européens. Jusque vers le milieu de 1850, époque de l'arrivée d'émigrants allemands par le navire « La Norma », l'état sanitaire de la colonie s'était nettement amélioré. Cependant, la mortalité demeurait élevée, de 1 sur 22, en moyenne. L'amélioration pouvait être due aux travaux exécutés, construction d'habitations plus convenables, défrichement étendu, perfectionnements dans la voirie et le système d'écoulement des eaux, circonstances climatériques plus favorables, pluies modérées et peu prolongées, pendant ces trois ans.

C'est alors que la situation va changer radicalement. Une firme de Bélise, propriétaire de terrains situés près de l'embouchure du Rio Grande, entre Bélise et Santo Thomas, avait fait un arrangement avec une maison prussienne d'émigration pour recevoir un certain nombre d'Allemands. Séduits par les promesses brillantes habituelles, 136 Poméraniens avaient embarqué à Stettin sur « La Norma »; débarqués le 20 juin près de l'embouchure du Rio Grande, épuisés par 50 jours de voyage dans un navire à « émigrants », ils trouvent en débarquant, au lieu de jardins d'ananas, de bosquets de caféiers et de cotonniers, — (les femmes avaient apporté des rouets pour filer

le coton), — une plage humide, vaseuse et infecte, entourée de la forêt vierge, et rien pour les recevoir.

Trente-six d'abord, beaucoup d'autres ensuite quittèrent alors l'endroit pour venir à Santo Thomas. Les premières pluies de la mauvaise saison furent le signal d'une mortalité effrayante parmi les Allemands; installés dans la grande salle de la douane, puis dans l'église, sans médecin, malgré le dévouement de beaucoup de colons belges, ils pouvaient difficilement résister aux fièvres qui les accablaient. Les symptômes se rapprochaient des caractères du typhus. Toute notre colonie subit l'influence du mal. Le capitaine du navire belge « Joseph », Arfsten, âgé de 70 ans, mourut en septembre, peu de temps après son arrivée. Le dernier décès eut lieu le 11 novembre. 62 émigrants de « La Norma » et 13 anciens colons avaient succombé, probablement par typhus épidémique et fièvre typhoïde.

Parmi les causes de l'épidémie, il est signalé l'absence de médecins, le manque d'hygiène dans le plan de la ville, l'absence d'abattoir public, la présence rapprochée du cimetière, l'élévation insuffisante des cases, l'insuffisance de nourriture légère, de légumes, l'usage exagéré de boissons fermentées et distillées (en 1850, 21.630 bouteilles d'alcool ont été importées pour une population de 70 colons mâles et quelques noirs; des ouvriers buvaient jusqu'à une bouteille de genièvre par jour !), l'absence de tout frein moral, de toute école, de tout prêtre, (le dernier, l'abbé Jehl, avait abandonné la lutte et était parti pour Guatemala). L'absence d'un Etat-civil organisé indique encore la mauvaise administration de la colonie à ce moment, après 8 années d'expérience et de possibilités. D'après une annexe, de 1843 jusqu'à fin 1851, il y eut 1117 immigrants, dont 350 décédèrent et 561 quittèrent la colonie. Près de 50 hectares de terrains avaient été défrichés; 113 ranchos ou maisons existaient au mois de juin 1851.

Un autre rapport de 21 pages, du sous-aide Deforchaux est adressé au ministre le 23 septembre. Il confirme les considérations de son collègue, spécialement quant à la nature et à la cause des affections, ainsi qu'à la manière dont il a combattu le mal : saignées, sulfate de quinine. Au sujet de l'alcoolisme, il relate que quatre cas de delirium-tremens se sont présentés pendant son séjour de trois mois et pour une population de quelques dizaines d'hommes ! « On se trompe, ajoute-t-il, » si on s'imagine faire rentrer cette population dans le devoir, par un » règlement de police. Là où les liens de la famille sont rompus, où le » concubinage est à la mode, où le prêtre et la morale font défaut, » l'ivrognerie aura toujours sa place ».

Une note à La Hure, non datée, (mais se trouvant dans un dossier de 1851), exprime le désir du ministre d'avoir le rapport des médecins sur le climat de Santo Thomas, « ou bien le recueil dans lequel le rapport est imprimé ». Il en ferait usage dans un conseil des ministres qui sera tenu « chez le roi ».

Quelques projets de voyages maritimes voient encore le jour. Le ministre sollicite l'avis de La Hure, sur une proposition émanant d'un sieur Perlau de Bruges. Celui-ci demande qu'on mette à sa disposition le brick « Duc de Brabant » parfaitement armé, avec un équipage de 30 hommes, l'armateur ayant le droit d'intervenir dans le choix du capitaine et des officiers, pour un voyage autour du monde, en deux ans, le gouvernement prenant à sa charge les frais d'assurance, la paie de l'équipage, les droits de port. L'armateur soignerait pour les vivres et pourrait embarquer 50 passagers payant 5000 francs chacun. Il remettrait ainsi en service un navire qui chôme et de jeunes officiers en disponibilité.

Une note du 26 septembre 1851 de La Hure donne un avis nettement défavorable à l'aventure : les contrées à visiter sont suffisamment connues par nos exportateurs; le brick dont on débarquerait 18 canons sur 20 et dont l'équipage ne serait que de 30 hommes n'aurait plus l'allure d'un bâtiment de guerre et sa présence à l'étranger n'aurait pas d'utilité; la prétention d'un armateur d'intervenir dans le choix des officiers est inadmissible; il faudrait au moins 30 mois pour faire le voyage en prévoyant quelques réparations; la remise en service du brick coûterait à l'Etat 193.000 francs; l'armateur ferait un bénéfice d'au moins 100.000 frs sans utilité pour le pays. De semblables projets ont toujours avorté. Qu'on se souvienne de l'« Oriental » parti de Nantes en 1838.

Et l'aventure « folle » n'eut pas lieu.

JOUTE VAN HAVERBEKE — PETIT

Une quatrième expédition à la côte d'Afrique se fit en 1852, sous le commandement de van Haverbeke, promu également capitaine lieutenant de vaisseau.

Le 27 octobre 1851, Lambermont avait rappelé au ministre qu'il était nécessaire qu'un navire de l'Etat fasse régulièrement une apparition à la côte occidentale de l'Afrique; l'année précédente, la question de savoir s'il fallait envoyer le « Louise-Marie » au Rio Nunez ou à Santo Thomas, avait été résolue en le dirigeant vers ce dernier point,

« pour des raisons qu'il est inutile de rappeler »; mais il avait été entendu qu'au retour du navire, on l'expédierait vers la côte d'Afrique. Il en fut ainsi décidé. Et La Hure fit observer au ministre que van Haverbeke était seul parfaitement au courant des affaires du Rio Nunez et qu'il devait prendre le commandement, le remplaçant à Ostende par Petit, qui commandait à ce moment le navire.

Quand il apprend officieusement sa désignation pour cette expédition, van Haverbeke présente, le 31 octobre 1851, au directeur général La Hure, quelques objections. Il estime qu'il n'est pas opportun de l'envoyer au Rio Nunez, si le ministre ne se décide pas d'y créer un établissement militaire. Il sait trop bien que vis-à-vis des Anglais, des Français et des indigènes, à défaut de navires de guerre sur place, il faut s'imposer par une occupation réelle du territoire. En 1849, Mayorah était liquidé, Tongo était solidement établi, et un traité le liait avec le gouvernement belge. En 1850, Tongo était chassé, Mayorah avait repris Bocca; et à van Haverbeke il a été interdit d'intervenir, autrement que par persuasion. Maintenant, Mayorah est solidement établi à Bocca et le commerce a repris. Le gouvernement qui n'a pas l'intention de faire de nouvelles expéditions armées, doit donc chercher à nouer des relations de bonne amitié avec ce chef, ce qui ne rencontrera pas de difficultés, « attendu, dit van Haverbeke, que mon traité avec » Tongo n'a pas été ratifié, mais il est impossible d'admettre, et cela » pour de bonnes raisons, que ce soit moi que l'on charge de cette » négociation. Lorsque... on se trouve dans la nécessité de défaire » aujourd'hui, ce qu'on a fait la veille, il est irrationnel d'employer » la même personne, et dans tous les cas l'animosité de Mayorah et » principalement celle de ses chefs à mon égard ne me permettra même » pas de me rendre à Bocca, sans courir des dangers réels ». On le rend, en effet, responsable de la défaite de Mayorah ! Ah oui, van Haverbeke a du caractère et le sens de la dignité !

Cependant, le ministre d'Hoffsmidt lui envoie, le 23 décembre 1851, des instructions formelles et détaillées. La goélette partira d'Anvers le 30 décembre. A Bissao, van Haverbeke se mettra en rapport avec une firme importante, qui, en 1850, a acheté pour 250.000 francs de marchandises belges et a expédié, récemment, à Anvers, un bâtiment dont elle est propriétaire et qui doit y être réparé. Il faut stimuler son zèle et laisser comprendre, sans faire de promesse formelle, que le gouvernement belge ne laisse aucun service sans récompense. Déclaration plutôt osée !

Une tempête ayant démâté le navire belge « Karel » expédié par Cohen vers l'Afrique le 9 décembre, son commis embarqué sur le navire en réparation à Plymouth devait être conduit à la côte par le « Louise-Marie ».

Dans le Rio Nunez, le navire remontera jusqu'à Rapass et le commandant remettra à M. Bicaise l'arrêté qui le nomme chevalier de l'Ordre de Léopold, avec le plus d'apparat possible, mais « sans salut ». Pour le surplus, la mission de van Haverbeke est entièrement pacifique. Sa conduite doit être très prudente... Il évitera de parler du traité conclu avec Tongo... Puis il ira remettre un cadeau au roi de Rio Pongo, pour le remercier de l'offre de terrain qu'il a faite au gouvernement belge... et essayer d'obtenir d'un de ses ministres le paiement de sommes importantes que celui-ci doit à Cohen depuis 1850. A Sierra Leone, van Haverbeke appuyera également les réclamations que le commerce belge a à présenter. La coutume due à Lamina sera payée par Cohen qui a expédié ses valeurs par un navire parti d'Anvers.

La dernière instruction est plus intéressante; elle donne suite à une note de Lambermont du 20 décembre; le gouvernement a décidé que le fils et le neveu de Lamina seront élevés et entretenus en Belgique aux frais de l'Etat; « en faisant ressortir près de Lamina la haute » faveur dont il est l'objet, Mr. van Haverbeke informera Lamina qu'il » est autorisé à embarquer ces jeunes gens sur le « Louise-Marie ». Ceci aura peut-être consolé quelque peu notre commandant de la mission... pacifique et de la besogne d'huissier qu'on lui avait imposée; le geste officiel consacrait au surplus, bien que timidement, la politique qu'il avait poursuivie.

Le 29 juillet 1851, Cohen avait annoncé qu'il remettrait au ministre deux rapports sur les côtes d'Afrique, avec un plan de bâtisses et l'indication des dépenses à faire pour établir un fort, une garnison, etc. dans le Rio Nunez. Il n'en est pas parlé dans les instructions.

Cohen avait aussi fait part de ce qu'un capitaine qui avait mis le cap sur l'île St. Michel (Açores), voulant arriver de nuit au mouillage, avait failli aller à la côte, pour avoir cru à l'existence de trois feux fixes indiqués sur une carte anglaise, tandis qu'il n'y en a aucun sur l'île. Le consul anglais, averti, répondit qu'il avait signalé le fait à son gouvernement, qui déclara ne pouvoir y remédier, parce que c'étaient des entreprises particulières qui éditaient ces cartes. Quelques améliorations ont été apportées dans la situation depuis lors !

Craignant d'être pris par les glaces dans l'Escaut, — l'hiver fut rude cette année 1851 ! — van Haverbeke demande et est autorisé,

le 29 décembre, à mouiller au Doel. Le 30, il dégèle, mais il y a du brouillard, cependant la goélette quitte la rade d'Anvers afin d'éviter les nombreuses désertions qui pourraient avoir lieu.

Le vent étant devenu variable, le navire quitte Terneuzen le 6 janvier 1852. Par le travers de Gravelines, il rencontre une tempête du sud-ouest. Van Haverbeke fait cependant forcer de voiles et parvient à mouiller à Doel. De là, il signale, le 13, que le 9 la Malle de l'Etat « Ville de Bruges » en quittant la rade d'Ostende, pour se rendre à Douvres, s'arrêta le long de son bord pour lui demander l'aide du médecin pour un homme qui s'était cassé un bras; le médecin fut embarqué de bord à bord; débarqué à Douvres, il put rejoindre la goélette à Deal. Le 17 janvier, celle-ci quitte ce port pour se rendre à sa destination.

Mais, le 23, elle dut faire relâche à Falmouth, pour réparer la mèche du gouvernail, avariée à la suite du mauvais temps. La Hure fait savoir au commandant, le 29 janvier, que malgré ce retard il n'y a pas lieu de changer l'itinéraire. Et pour cause : les escales prévues étaient demandées par les commerçants qui voulaient, par la présence du bâtiment de guerre, récupérer leurs créances. Le 23 janvier, Cohen en annonçant à La Hure qu'il avait en charge « La Vestale » pour le Rio Nunez, l'avait remercié très vivement « pour toutes les obligean- » ces que vous avez pour moi, de l'aimable complaisance avec laquelle » vous avez jusqu'à ce jour accueilli mes demandes... ».

Le 10 février 1852, la goélette quitte Falmouth et arrive à Gorée le 28. Mr. Bols, devenu consul de Belgique, lui apprend que la guerre vient de renaître entre Tongo et Lamina, que Bicaise a armé ceux de sens gens qui lui sont restés fidèles pour protéger sa personne, les siens, ses propriétés et les nôtres. « Votre présence, lui écrit-il, est désirable » un peu partout en Sénégambie; elle est devenue indispensable dans » le Rio Nunez. »

Que va faire van Haverbeke ? Il annonce au ministre que, étant donné les grandes valeurs des négociants belges dans les magasins de Bicaise, son intervention immédiate est indispensable et il « espère » qu'elle sera toute pacifique et que (sa) présence seule suffira pour » aplanir toutes ces difficultés ». Van Haverbeke ne songe pas un instant à couvrir ses responsabilités; il voit qu'il y a des intérêts belges à défendre et il le fait.

Le 4 mars, il est à Rapass. Les Landoumas avaient vainement attaqué Caniope, résidence de Lamina; et maintenant les deux partis

s'observaient, tout en faisant des préparatifs pour recommencer les hostilités. Tongo avait été accepté par les Landoumas comme chef suprême ayant Mayorah et Debie sous ses ordres; et ceux-ci avaient déclaré la guerre, sur le refus de Lamina de leur abandonner le droit d'ancrage de la partie de la rivière appartenant aux Nalous. Van Haverbeke offre son « intervention amicale » aux deux adversaires. Après trois semaines de vains pourparlers, il est obligé d'abandonner la partie. Tongo et Lamina lui notifient par écrit qu'ils vont en venir aux mains. Van Haverbeke met les marchands au courant et suggère qu'ils mettent leurs marchandises sur terrain neutre et dans le rayon d'action de son navire. « Ces Messieurs qui considèrent Bocca comme imprenable par les Nalous ont tous éludé la proposition ». En le faisant, van Haverbeke considère qu'ils ont dégagé sa responsabilité et il conclut qu'il peut quitter le Rio Nunez.

Dans le rapport qu'il adresse à son ministre le 17 juin 1852, à son retour en Belgique, le 15 juin 1852, après une traversée depuis Gorée de 35 jours, van Haverbeke s'étend sur les difficultés rencontrées. Debie, qui est le chef influent du pays, le seul qui combine et dirige les affaires, lui a déclaré que Lamina avait trompé les Européens, que les Nalous n'avaient aucun titre à la propriété du pays qu'ils occupaient; que les Landoumas lutteraient jusqu'à ce qu'ils soient chassés du sol, afin que le cours entier du Rio Nunez revienne sous leur domination.

De son côté, Lamina se rendait compte de la situation; après le droit d'ancrage, ses adversaires lui auraient demandé sa résidence; une guerre interminable était en perspective; il demandait l'intervention du gouvernement belge pour se maintenir; il venait de recevoir l'aide de soixante auxiliaires portugais, qu'il demandait d'équiper. Van Haverbeke doit se contenter de payer la « coutume », pour soutenir Lamina, jusqu'au moment où le ministre déciderait la question du maintien ou de la suppression de cette coutume.

En attendant, van Haverbeke constate que cette situation a tué tout le commerce du Rio Nunez et il désespère de voir jamais reprendre son état normal de 1848. Il rappelle à ce sujet son rapport de l'année précédente et ajoute, un peu amèrement : « J'espérais que le gouver- » nement finirait par décider l'occupation définitive de cette rivière » et d'y maintenir un dépôt général, les marchandises belges étant » exclues de tous les établissements européens de cette partie du » monde ». Mais il constate que cette considération tombe à la suite du décret du président de la République française qui vient de déclarer

Gorée port franc, ce qui est un avantage inestimable pour les Belges, puisque ce point, dépôt de leurs marchandises, les « affranchit de la nécessité de coloniser ». Cette observation très juste nous place dans la situation nouvelle créée à la suite de la renonciation par l'Angleterre et la France à leur protectionnisme intransigeant; l'ère du libre échange est inaugurée; les ferments de la révolution européenne de 1848 trouveront dans cette liberté commerciale, source de prospérité, un terrain fertile pour s'épanouir.

Cela étant, van Haverbeke déclare nettement que le ministre doit prendre une décision : renoncer à la situation acquise et ne plus payer la coutume à Lamina, ou, sinon, intervenir immédiatement et créer un établissement armé dans le haut pays.

Quant aux démarches commerciales que van Haverbeke a été chargé d'effectuer, l'avis du commandant est très net. Dans une lettre, Cohen avait insisté au nom de MM. De Coster, Serigiers et Witteveen pour qu'on obtienne, au besoin par la force (!), l'appui du capitaine général des îles du Cap Vert pour faire payer des débiteurs récalcitrants; « je ne veux pas faire ressortir, dit-il, je ne dirai pas l'inconve- » nance, mais le ridicule qu'il y aurait eu de faire entendre à un officier » général de pareilles menaces... ». Et plus loin : « le système d'inter- » vention dans les affaires commerciales, présente presque toujours de » grands inconvénients; les Français et les Anglais n'admettent les » réclamations du commece que pour les cas de violence ou de pillage... » si les agents des maisons belges, soit par ignorance, soit par légèreté, » confient des marchandises à des individus insolvables, il est de toute » justice, qu'ils en subissent personnellement les conséquences. »

Le 17 juin 1852, van Haverbeke avait demandé au ministre ce qu'il devait faire des deux enfants nalous qu'il avait à bord. Le ministre de l'Intérieur fit savoir (23 juin 1852) que le fils de Lamina était âgé de 6 ans environ, le neveu de 13 ou 14, tous deux très intelligents, entendant bien l'anglais; il les placera provisoirement dans une maison d'éducation anglaise. Le commandant devait faire savoir quelle est l'intention de Lamina au sujet de l'éducation qu'il a particulièrement en vue et de l'enseignement des jeunes gens sous le rapport religieux : « ils paraissent suivre la loi de Mahomet ». Van Haverbeke répond que Lamina a manifesté le désir que les enfants soient élevés dans la religion mahométane et que les boissons alcooliques leur soient strictement défendues. Quant au genre d'éducation, Lamina s'en rapporte à la volonté du gouvernement.

Le 2 août 1852, van Haverbeke reçoit de La Hure une demande d'explications au sujet de son attitude vis-à-vis des négociants anglais Braitwhaite et Martin, dont les réclamations sont appuyées par le ministre de la Grande-Bretagne à Bruxelles. Le 6 septembre, le commandant répond au mémoire, avec copie de « deux lettres, qui doi- » vent jeter un tel jour sur la conduite de ces Messieurs, que tout doute, » non seulement sur leurs sentiments hostiles à notre égard, mais même » sur leur coopération active avec l'ennemi, ne semble plus possible » de pouvoir subsister ».

Le 22 juillet, les « membres du Comité pour l'exploitation des expéditions à la côte d'Afrique » Serigiers, Cohen, etc. adressaient également un mémoire au ministre pour se plaindre de ce que van Haverbeke n'avait pas fait les escales demandées, et, le 6 août, La Hure adresse une note au ministre en rappelant qu'il n'avait pas autorisé le commandant à modifier l'itinéraire prescrit; il aurait dû s'apercevoir de l'exagération des craintes de Mr. Bols; il doit donner des explications catégoriques. « La mission d'un officier est de faire abstrac- » tion de toute individualité au lieu de protéger un négociant au détri- » ment des autres... on pourrait croire que telle n'a pas été la préoccu- » pation principale de M. van Haverbeke ». Approuvé, signe le ministre.

Le 23 août, van Haverbeke transmet à La Hure « les explications catégoriques et détaillées » qui lui sont demandées.

Cependant, le 4 décembre 1852, le ministre adresse au Comité d'exportation vers la côte d'Afrique et à MM. De Coster, armateurs et négociants à Gand, une lettre rédigée par le service de La Hure, annonçant que, vers la fin du mois, la goélette se rendra à la côte d'Afrique, sous le commandement de Petit, et leur demandant de faire parvenir une notice détaillée sur les démarches qu'ils désirent voir effectuer : « comme vous avez des capitaux engagés dans ces parages » et que la présence d'un navire de l'Etat peut exercer une heureuse » influence sur leur rentrée ».

Serigiers, président du comité adresse une longue note à cet effet le 13 décembre; De Coster (18 décembre), demande que le commandant se mette en rapport avec ses agents Louis Bols et G. Doize; Cohen envoie encore une lettre d'explications le 24 décembre.

L'ordre de campagne est adressé à Petit le 24 décembre. On lui confie, en effet, le commandement d'une cinquième expédition, à la suite de l'attitude très nette et courageuse de van Haverbeke. Mais Lambermont a soin de demander à La Hure qu'il instruise Petit de certaines situations spéciales quant aux sociétés en cause; il y a rivalité

entre deux groupes qui font le commerce avec la côte d'Afrique; il faut accorder, avec impartialité, protection à tous les intérêts belges. Des plaintes se sont élevées contre le consul belge à Gorée (Bols); il convient d'examiner s'il n'y a pas incompatibilité entre cette fonction et celle d'agent d'une des sociétés rivales. Petit devra, au surplus, connaître l'origine, le but et les conditions de l'acquisition que le gouvernement a faite d'un territoire sur la côte d'Afrique; il donnera son avis sur la question de savoir s'il y a nécessité de conserver cet établissement.

Ceci est le point principal de la mission; l'avis de van Haverbeke avait cependant été très net. On verra comment Petit va s'en acquitter. Pourquoi avoir « barré » un grand marin ? Ses déclarations franches ont-elles déplu ? Son appréciation de l'exagération dans la défense des intérêts privés a-t-elle eu des réactions trop fortes ? Le ministre responsable, de toute façon, n'apparaît guère comme homme d'Etat, énergique et décidé !

Petit visitera aussi les établissements de la côte avec lesquels les Belges ne font pas d'affaires, spécialement les colonies anglaises, « qui nous sont aujourd'hui ouvertes ». Opportun aussi de visiter le Liberia, avec lequel on négocie un traité de commerce. Quant à la « coutume » à payer à Lamina, elle sera livrée en marchandises achetées chez Bicaise.

Le commandant de la goélette reçoit, le 22 décembre 1852, un mémoire détaillé, signé par le ministre, sur la mission qu'il a à remplir. On peut y relever la confirmation des instructions de Lambermont : appui des réclamations des agents belges dans plusieurs postes, Gorée, Gambie, Cachéo, Bissao, Rio Nunez, Rio Pongo, Sierra Leone, où il faut faire rentrer de l'argent pour MM. De Coster, Serigiers, et autres; visite des établissements anglais de la côte occidentale, où on pourrait faire des affaires par suite du traité commercial avec l'Angleterre, qui a ouvert ses colonies au commerce international; enquête au sujet de la rivalité des deux firmes dont une est représentée par Mr. Bols, consul belge à Gorée; avis motivé et développé sur la question de savoir s'il y a nécessité de conserver le territoire acquis par le gouvernement sur la côte d'Afrique et sur les mesures à prendre à cet égard. Petit ne peut modifier l'itinéraire prévu, que dans un cas de force majeure absolu et après avoir mis son second (Dufour) au courant et reçu avis par écrit de celui-ci.

Parti le 28 décembre 1852 d'Anvers, Petit est à Gorée le 15 février 1853, à Cachéo le 11 mars (le commerce est intercepté dans le haut de la rivière à la suite d'une révolte des indigènes), et à Victoria le

26 mars, après avoir attendu en vain, à Bissao, le gouverneur des îles du Cap Vert; il y reste au lieu d'aller à Rapass, parce que Bicaise habite le Rio Pongo et que les Landoumas sont en train de traiter de la paix avec Lamina. De Sierra Leone, le 23 avril, il fait savoir que la saison est trop avancée pour continuer son voyage dans le sud « où les plages et les barres sont inabordables ». Mr. Dufour a reconnu ces difficultés.

A une demande d'explication pourquoi il n'a pas accompli entièrement sa mission (en réalité son voyage n'a eu aucun résultat), Petit explique qu'il a attendu trois semaines pour avoir des vents favorables, qu'il a dû « faire préparer lui-même des marchandises » pour le navire d'un des négociants belges, mettre dix jours à faire de l'eau à Sierra Leone, etc.

Une note de La Hure du 10 juin commente ces explications pour le ministre. Il ne semble pas avoir été d'accord au sujet de l'envoi de Petit en Afrique; il n'a pas confiance dans son initiative et son allant; c'est La Hure qui a fait insérer dans l'ordre de route, la clause d'avoir à consulter Dufour, « la suite a montré que les craintes que j'avais, » dit-il, sur la fin de la campagne n'étaient que trop fondées ». Attendre le gouverneur général à Bissao pendant 13 jours, rester 11 jours à Victoria, d'où Bicaise est parti, traîner à Sierra Leone pendant 15 jours, alors qu'il ne devait y faire qu'une courte apparition, c'est perdre son temps et causer inutilement des frais à l'Etat.

La Hure signale que van Haverbeke n'a jamais attendu une malle à vapeur pour renvoyer à Gorée les « Laptos », indigènes qu'on embarquait pour la manœuvre du navire, mais qu'il les y ramenait lui-même. Petit, en parlant de la perte de son navire qu'il a évitée en n'allant pas dans le bas de la côte, « emploie des grands mots qui ne prouvent rien »; que font les nombreuses escadres françaises et anglaises qui restent toute l'année à la côte, que font les bâtiments marchands qui ne la quittent souvent qu'au mois d'août ? Petit n'a consulté Dufour que le 23 avril sur la possibilité de continuer le voyage; s'il l'avait fait le 9 avril, la réponse eut été autre. Toute la campagne montre que Petit, dès le début a effectué des relâches trop longues... qui évidemment avaient pour but de ne pas visiter la côte méridionale de l'Afrique centrale...

Entretemps, Petit avait adressé, le 8 juin, un long rapport (39 pages) au ministre. Lambermont en a eu connaissance et le renvoie, le 7 juillet, à La Hure. Ce rapport entre dans des détails innombrables

sur le voyage, les démarches en faveur des marchands et l'exploration (?) de la côte : trafics dans les ports, droits préférentiels de tonnage, etc. Les colonies portugaises d'Afrique sont complètement abandonnées par la métropole à leurs propres ressources. (C'est ce qui avait vraisemblablement incité le roi à appuyer l'initiative de l'établissement d'un comptoir dans cette partie de l'Afrique).

Petit en arrive au traité du 4 mars 1848, conclu avec Lamina. Et alors commence une attaque à fond contre van Haverbeke et tout ce qu'il a fait : van Haverbeke s'est laissé instiguer par Cohen, qui avait fait plusieurs voyages à la côte d'Afrique et qui avait de grands projets d'établissements sur les bords du Rio Nunez. Ce traité fut une « grande erreur » de leur part; ils auraient dû connaître les projets d'occupation de la part des Anglais et des Français. Mr. Cohen, à l'« imagination méridionale », n'aurait pas dû pousser van Haverbeke dans cette voie. « Le traité dans lequel nous avons été dupes, dont nous » avons toutes les charges sans compensation aucune, nous est com- » plètement inutile... il a entretenu la guerre entre les Nalous et les » Landoumas; le meilleur moyen de terminer cette guerre est de mettre » fin au traité ! ».

Pour occuper le Rio Nunez, il faudrait trois postes militaires, Victoria, Bocca et Rapass, armés de canons, équipés pour loger 200 officiers et hommes européens dont coût par fort, plus de 500.000 francs, en plus 227.118 frs. par an pour l'entretien; il faut y ajouter l'augmentation de la marine... Et pour cela — somme énorme pour l'époque — pour un chiffre d'affaires maximum de 400.000 francs par an. « En vue d'une somme si peu importante est-il nécessaire de faire des dépenses aussi considérables » ? Poser la question de cette façon — étroite et erronée — était évidemment la résoudre pour le gouvernement. Petit ne pouvait l'ignorer. De toute façon, ce qu'il feint d'ignorer ou ce qu'il n'a jamais compris c'étaient les changements survenus depuis 5 ans dans la politique commerciale et dans la politique tout court en Europe, c'étaient la volonté d'un roi et le désir de quelques dirigeants de doter le pays des établissements indispensables pour la reprise du commerce dans une période de marasme et après que, pendant deux siècles et demi, le commerce extérieur du pays avait été aux mains des étrangers.

Avec le même esprit étroit, il s'occupe des intérêts des négociants belges. Il met toute sa confiance dans l'Anglais Bicaise et critique Cohen et Serigiers. En 1849, le capitaine Witteveen, du « Progrès » a vendu des marchandises à crédit, à des indigènes qu'il ne connaissait pas...

Et Petit reprend des exclamations d'un concurrent qui s'indigne parce que ces Messieurs lui adressent des lettres insolentes, « dans lesquelles » ils parlent d'honneur et de loyauté commerciale... depuis quelques » années, j'ai appris à les connaître... ce n'est pas eux qui doivent in- » voquer de tels mots... ».

Et Petit de conclure : Les deux sociétés, après tous les sacrifices que le gouvernement a faits depuis cinq ans (?) envoient des cargaisons mal assorties, ne disposant pas de navires suffisants, traitent avec légèreté, manquent de probité, « leurs agents employant les moyens » les plus honteux pour se discréditer. Et dans tout ce que je dis je » n'ai épousé les querelles de personne... Notre commerce pour pros- » pérer n'a pas besoin de ces traités onéreux, de ces établissements coû- » teux... J'ai donné mon avis nullement avec l'intention de nuire aux » personnes avec lesquelles je ne suis pas d'accord. »

Donnons-lui acte de sa déclaration finale. Dans tout ce qu'il a fait et écrit, il a montré qu'il était un exécutant sans esprit large, sans initiative, sans zèle et jaloux des mérites des autres.

Et lisons la lettre que van Haverbeke adresse, le 19 octobre, à La Hure qui lui a communiqué le rapport de Petit. Il y reste l'homme constructif, allant, hardi, loyal, et quelque peu désabusé ! Petit n'ayant pas visité la côte au sud de Sierra Leone (et c'était essentiel), van Haverbeke suggère d'y aller. Il donne l'itinéraire et la durée des escales que son expérience lui dicte; il est tout prêt à partir pour servir. Il signale du reste l'intérêt du voyage : d'après les commandants de bâtiments de guerre portugais, *il y a dans le Loango, dans le Congo et dans le Royaume d'Angola, des mines de fer, de cuivre et d'argent,* dont le minerai serait très riche et abondant, mais dont l'exploitation est remise à cause du manque de capitaux. Le « Louise-Marie » pourrait aller *à St. Paul de Loanda,* bien qu'en mars et avril, l'endroit est le plus malsain de la côte; l'intérêt général doit dominer ces considérations... Le roi lit ces rapports. L'idée de l'Afrique ne quittera plus la dynastie.

Quant aux observations de Petit au sujet du Rio Nunez, van Haverbeke rappelle que déjà, dans son rapport concernant son voyage en 1851-1852, il avait fait observer que la déclaration de Gorée en port franc, avait forcément dû modifier ses vues concernant le maintien de notre possession sur la côte d'Afrique, et que, aujourd'hui, grâce au traité de commerce conclu avec l'Angleterre, les colonies de cette puissance sont également ouvertes à notre commerce; qu'aucun

préjudice n'est donc à craindre pour les intérêts de nos négociants, de la cessation de notre convention avec le chef des Nalous; mais qu'il faut en prévenir les marchands à temps pour qu'ils prennent leurs dispositions, et notamment pour le dépôt de leurs marchandises.

Il est donc d'accord avec Petit, mais « ne s'explique que difficile-» ment comment cet officier supérieur a pu mettre tant de vivacité à » blâmer un acte qui avait en 1848 sa raison d'être, qui a rendu, per-» sonne ne le contestera, quelques services; car il a eu pour conséquence » la formation d'un noyau d'affaires, encore petit, parce qu'il est à son » début, mais que l'avenir doit forcément développer. Mr. Petit n'a » probablement pas songé, qu'à l'époque où le traité a été passé, l'accès » des colonies anglaises et françaises nous était sévèrement interdit; » qu'il nous fallait absolument un point central, autour duquel nous » devions rayonner sur les divers points de la côte... Les sacrifices » faits par le gouvernement pour le but qu'il a atteint... n'ont pas » été à beaucoup près aussi considérables que M. Petit semble le faire » comprendre si, bien entendu, l'on prend à la lettre les termes de » traité onéreux et de dupes dont il qualifie la convention de 1848. »

Quelle différence de ton avec celui de Petit !

LE BRICK REARME

Au budget du ministère des Affaires Etrangères et de la Marine pour l'exercice 1853, une somme de 20.000 francs fut inscrite pour des réparations à faire au « Duc de Brabant » en vue de son réarmement.

Le ministre fit état d'une lettre de la Chambre de Commerce d'Ostende du 22 juillet 1851, signalant les difficultés qu'éprouvaient les armateurs pour la composition des équipages de leurs navires, à cause de la pénurie de matelots, ceux-ci ne s'étant pas accru proportionnellement à l'augmentation du nombre des navires. « Lorsque les marins » de l'Etat étaient en pleine activité de service, il était offert par ce » fait une voie aux miliciens de s'y engager et de commencer une » carrière qu'ils continuaient après leur terme de service. D'autres jeu-» nes gens sans vocation ou abandonnés à la misère recherchaient un en-» gagement dans la marine militaire et ainsi il s'y formait une pépinière » de jeunes matelots d'où la marine marchande complétait les bons » équipages ». L'observation était exacte et pendant 70 ans la situation restera la même; en 1913, 95 % des effectifs des navires belges étaient étrangers !

Des navires marchands étaient forcés de retarder leur départ faute de pouvoir former un équipage en temps convenable. Il en était ainsi encore en 1853.

Lambermont, dans une note du 5 janvier 1853, avait ajouté à ces considérations l'utilité d'envoyer le brick en visite dans les pays transatlantiques pour l'expansion du commerce belge. Plusieurs agents consulaires avaient signalé l'heureux effet du voyage de circumnavigation que fit, en 1847, le « Duc de Brabant ». Celui-ci devrait retourner au Guatemala et « explorer les Etats de La Plata » où notre pavillon est resté presqu'inconnu. « La mesure récente qui a ouvert à la navi- » gation étrangère le Parana et ses affluents appellera immanquable- » ment dans ces parages les navires des nations commerciales ».

Le 27 janvier 1853, le ministre adressa à la Chambre de Commerce d'Anvers une lettre pour signaler qu'il demandait à la législature les fonds nécessaires pour réarmer le brick, en vue de l'envoyer dans les contrées argentines et suggéra de lui indiquer d'autres lieux qu'il serait opportun de visiter. Sous la signature de son président Mr. Fuchs, la Chambre répondit, le 11 février 1853, qu'elle ne pouvait qu'applaudir à cette initiative, qu'il serait utile de visiter le Japon, « ou une expédi- » tion militaire des Etats-Unis ouvrira sans doute les ports de ce grand » empire, comme l'ont été il y a peu d'années ceux de la Chine » et suggère un itinéraire par La Plata, la côte orientale de l'Afrique, les Indes, en revenant par la côte occidentale de l'Amérique et l'Australie, s'il y avait lieu. L'expédition devrait être accompagnée de deux hommes intelligents, actifs, dignes de toute confiance, connaissant le commerce maritime et les branches principales de l'industrie.

Le ministre eut à répondre à des demandes de renseignements de la section centrale de la Chambre chargée d'examiner un projet de loi prévoyant la mise en activité du brick. Le rapport au roi, ainsi que l'exposé des motifs, reprirent les arguments indiqués ci-dessus; le projet de loi accordait un crédit de 95.000 francs, dont 18.000 francs pour le personnel, 14.000 francs pour les vivres et 63.000 francs pour le matériel.

Le rapporteur disséqua les chiffres; il trouva une différence de 2 enseignes et d'un aspirant entre le budget de 1853 et les notes de service. Signalons qu'à ce moment il existait pour les malles Ostende-Douvres 1 capitaine-lieutenant, 3 lieutenants de vaisseaux, 3 enseignes alors que pour le « Louise-Marie », il n'y avait qu'un capitaine-lieutenant et 4 enseignes et en disponibilité 2 capitaines-lieutenants, 3 lieutenants de vaisseau et 6 enseignes. Le service de la ligne sur l'Angleterre

Plan
de la ville de Santo-Tomas,

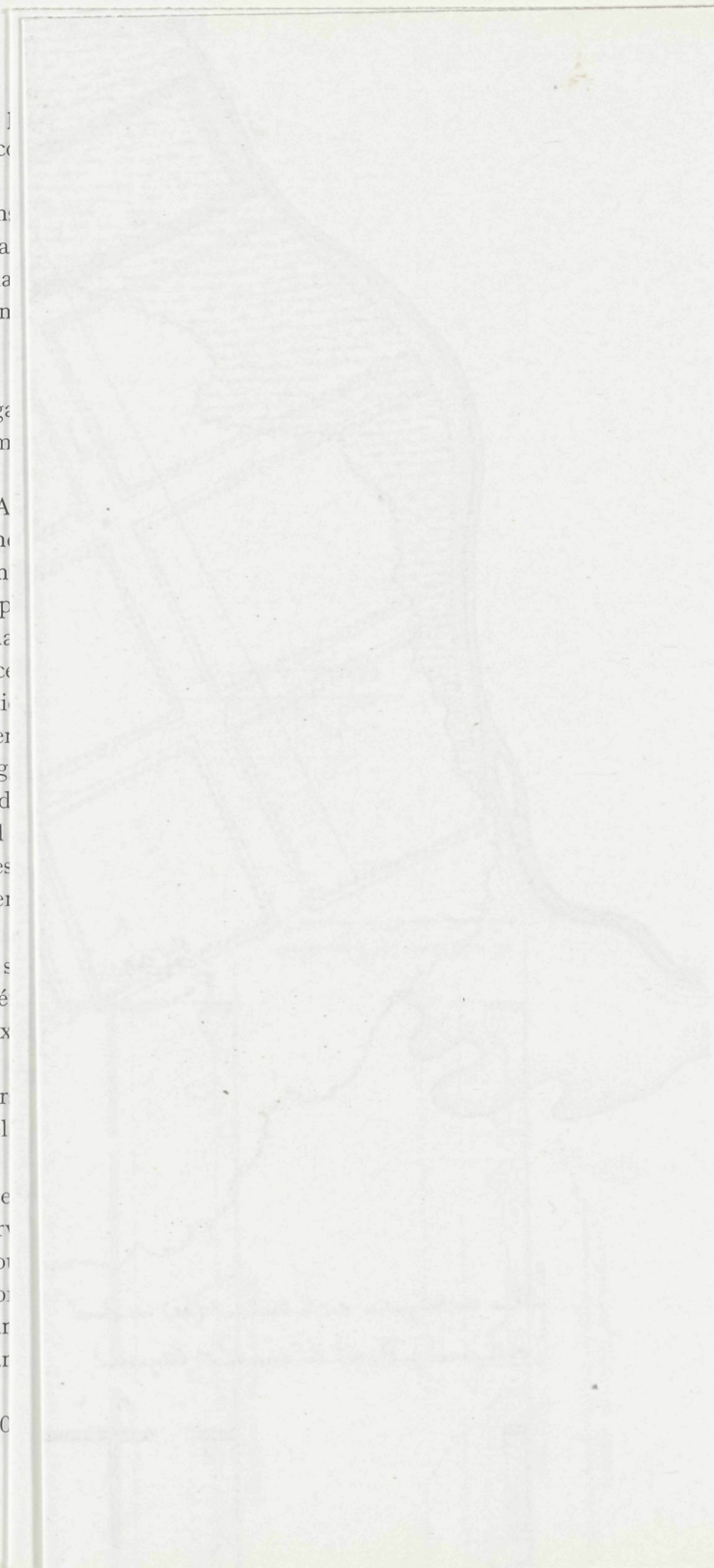
- des quais & débarcadères projetés

tracé & dessiné sous la surveillance du
Capne Lieut. de Vaisseau Petit
par l'asp. de 1re Cl. Masui -

Santo Tomas, le 1er Mars 1854 -

E Masui

Observatoire.
Savanne
Rio Seco
Rue
Place
Eglise
Boulevard
Jean Baptiste
Rue Michel Chevalier
Propriété de Vantsheet
Propriété de Mr de Costat
Cimetière
Morne du Sud
Théatre
Cathédrale
Ecole des Garçons
Ecole de Filles
Rue de Paris
Rue de Rivoli
Rue de la Paix
Rue de la Concorde
Rue de la Fraternité
Rue de la Liberté
Rue de l'Egalité
Rue de l'Union
Rue de l'Industrie
Rue de l'Egalité
Rue de l'Humanité
Rue de l'Abondance



avait pris le pas sur les autres; du reste, les communications de service étaient adressées à Ostende à ce moment au « capitaine-lieutenant, chef supérieur du service des malles ». La marine de guerre devenait la cendrillon.

Quoiqu'il en soit, le « Duc de Brabant » fera un voyage; le 4 octobre 1853, Petit, qui en a reçu le commandement, demande à connaître la destination du navire, la durée du voyage et s'il aura des passagers à bord. Le 5, il reçoit avis qu'il aura à se rendre au Guatemala (Santo Thomas) où il restera quatre mois.

Le brick, étant sur le point de mettre à la voile pour Santo Thomas, en décembre 1853, Lambermont demande par note du 1er décembre au directeur général de la Marine, de donner des instructions précises au commandant Petit. La Compagnie belge de Colonisation est en négociation avec le gouvernement guatémalien à l'effet d'obtenir une nouvelle charte de concession qui exonère cette compagnie des engagements qu'elle a contractés par les conventions de 1842 et de 1843, et, en régularisant son passé, lui permettre d'assurer, de développer son avenir. Par l'expédition du « Duc de Brabant », le gouvernement du roi a voulu, entre autres, prêter un appui moral à la négociation. Le roi suit personnellement l'affaire. Le ministre du roi, le baron de Behr, est en mission auprès du gouvernement guatémalien; s'il juge nécessaire que le navire fasse une excursion sur l'un ou l'autre point de la côte, Petit suivra les instructions de de Behr. L'Etat de Guatemala est en guerre avec celui du Honduras; le commandant devra veiller à la sûreté de la colonie et des intérêts belges. Dans le cas où le baron de Behr aurait terminé sa mission avant la première quinzaine de mai, il aurait la faculté de se faire ramener en Belgique par le « Duc de Brabant ».

D'après le contrat nouveau en projet, la compagnie serait tenue d'exécuter dans la ville et dans le district de Santo Thomas, certains travaux publics : débarcadère pour navires de 300 tonneaux, magasin pour 1200 tonneaux de marchandises, canal ou chemin de Santo Thomas à Montagna, service de navigation régulière jusqu'à Gualan. Petit doit s'informer des possibilités d'exécution, de l'utilité, du rendement de ces travaux.

Le 10 décembre 1853, Petit reçoit ces instructions. Il apprend aussi que le ministre viendra à Ostende, le 11, pour visiter le navire et assister à la prestation de serment de l'équipage. On attache de l'importance à la campagne, qu'a voulue le roi. Petit devra se rendre à la gare, avec

ses officiers en grand uniforme afin de recevoir le ministre. Il en profite pour présenter quelques difficultés au sujet de sa mission.

Le 7 décembre 1854, Lambermont adresse une nouvelle note à La Hure, qui la paraphrase pour le commandant du brick, donnant une instruction spéciale pour l'exploration à La Plata et au Brésil; les intérêts belges y deviennent importants; il donne les chiffres du commerce; l'importance de Montevideo, Buenos-Aires, le nouveau port de Rosario de Santa Fé; il indique les visites à faire, les consuls belges à rencontrer, etc.

Mais Petit ne mettra guère de zèle dans l'exécution de sa mission. Le 27 janvier 1854, il écrit de Santo Thomas au ministre pour lui rappeler qu'il a pu se rendre compte personnellement qu'on ne pouvait loger le baron de Behr à bord. Le 8 février, il revient à charge; Mr. de Behr a dû lui demander par écrit s'il avait l'ordre de ne pas aller à Bélise et lui rappeler que, dans la première quinzaine de mai, le navire serait mis à sa disposition pour le conduire à la Jamaïque. Petit rappelle les dangers qu'il y a d'envoyer le navire à Bélise et demande de ne pas aller à la Jamaïque, mais de passar par La Havane qui est sur son chemin de retour, « comme je prévois avoir beaucoup » de désagréments, — il récidive—, avec ce haut fonctionnaire (de » Behr) que je ne puis ni loger ni nourrir, ce qu'il pourrait attribuer » à un mauvais vouloir de ma part ». On ne le lui fait pas dire ! Dernière excuse : depuis quinze jours des pluies continuelles ont altéré la santé de l'équipage et... la sienne.

Le 25 mars, le ministre lui envoie une lettre, lui laissant la responsabilité de la conduite du navire : s'il estime que le voyage à Bélise lui fait courir des dangers, il ne doit pas l'entreprendre, et s'il y a vraiment tant d'inconvénients à embarquer le « Ministre du Roi », celui-ci pourrait débarquer à La Havane. On a l'impression que pour la rédaction de cette lettre, il y eut du tiraillement entre Lambermont et La Hure !

Entretemps, Petit a dû faire un voyage d'inspection vers le Honduras, à la demande de de Behr, concernant un débarquement d'Américains sur la côte. Il envoie rapport à ce sujet le 8 mars : aucun Américain n'a débarqué sur la côte de Honduras; à son arrivée, à Omoa, il se trouvait, dans ce port, une goélette qui avait amené le directeur de la compagnie américaine Northern Star, ayant obtenu la concession du chemin de fer du port Cabellio sur l'Atlantique à la baie de Conchagua sur le Pacifique, ce qui rendra tout puissants les Américains dans l'Amérique centrale. Cette société a fait un présent au

gouvernement du Honduras de mille fusils, plusieurs canons, ainsi que les munitions nécessaires. Il existerait un traité secret entre le gouvernement américain et celui du Honduras pour assister ce dernier en cas d'agression de la part de celui de Guatemala; le gouvernement américain lui-même ne fournirait pas de troupes, mais permettrait à la compagnie du chemin de fer, sous prétexte de protéger les travaux, d'expédier 1200 hommes armés, tous vieux soldats qui ont fait la guerre du Mexique. Cette expédition partirait sur plusieurs vapeurs du port Charlotte situé à la pointe occidentale des Florides. « C'est » ainsi que successivement s'accomplira la prise de possession de toute » l'Amérique centrale par les Américains ». Cependant, Petit venait de déclarer qu'aucun Américain n'avait débarqué sur la côte !

Incidemment nous apprenons par une lettre du 9 avril que les Enseignes de Vaisseau Sinkel et van Schoonbroeck demandaient de pouvoir subir l'examen de lieutenant de vaisseau de 2e classe. Sinkel élément de valeur, écrira plus tard ses expériences au sujet des projets de colonisation.

Le 1er mai 1854, Petit écrit de Santo Thomas à La Hure : « J'ap- » pareillerai aujourd'hui pour la Belgique. Mr. le baron Behr (sic) » est parti le 18 avril pour la Jamaïque après avoir terminée (sic), » c'est-à-dire que la Compagnie n'existe plus et que Santo Thomas » et ses habitants n'ont plus l'ombre d'une colonie belge ». C'est presque un cri de soulagement pour lui.

Au ministre, il écrit le même jour que « Mr. le Ministre du Roi baron Behr », ayant terminé sa mission, est reparti pour l'Europe le 18 avril, qu'un séjour prolongé ici devenant inutile, il appareille... en prenant six passagers, alors qu'il n'avait pas de place pour loger le « Ministre du Roi ».

Le 12 juin 1854, il enverra au ministre un rapport daté du 15 mai donnant suite aux demandes d'investigations qu'il avait reçues.

Dans ce rapport, il constate que l'établissement de Santo Thomas « n'est autre chose qu'une misérable bourgade, un véritable cul de sac, sans avenir commercial ni agricole... ». Il n'y a plus que 99 Belges, 105 étrangers et 25 hommes de garnison. Il n'arrive plus de navires d'Europe; il n'y a plus de direction coloniale; mais... les ivrognes ont disparu; la mortalité a beaucoup gagné; les colons sont contents.

Depuis 1843, la Compagnie n'a rien fait pour les travaux d'utilité publique. Le débarcadère qu'on propose de créer est inutile, il faut un quai; la route vers l'intérieur, plusieurs fois projetée, est trop onéreuse, il suffit d'une coupe à travers bois de dix mètres de large;

si le gouvernement avait mis quelques fonds à sa disposition, Petit aurait su la faire ouvrir et la parcourir jusqu'au Platanar, pour une somme de 300 à 400 francs ! Quant à la navigation de la Montagua, pas de frais somptuaires; il suffit d'utiliser des « bipandes », embarcation de 12 à 14 tonneaux, tirant de 0,50 m. à 0,60 m. d'eau et... « laisser le reste au temps ».

Mais, puisque M. le baron « Behr » n'a pas conclu de nouveau traité avec le gouvernement « guatémalien », tous ces projets deviennent inutiles; les moyens nous manquent; ce n'est pas avec une goélette et un brick « dont on ne peut compléter les équipages, que nous pou» vons entreprendre cette affaire... dont nos fabricants et nos armateurs » ne sauraient profiter; nous en avons eu la preuve lors de l'établisse» ment du comptoir commercial... ». Ensuite, ce serait nous « mettre » sur les bras les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, dont le gouver» nement est forcé de suivre la politique tracée par Monroe à l'égard » des puissances européennes qui voudraient établir des colonies sur » le continent américain. L'annexion de l'Amérique centrale aux Etats » de l'union est une affaire si certaine et si nécessaire aux deux pays, » qu'elle se fera sans secousse à une époque très rapprochée... ».

Le jugement de Petit était pour le moins superficiel et si le ministre des Affaires Etrangères a dû conformer sa politique à de pareils avis, il n'est guère étonnant qu'il y eut à cette époque tant d'hésitation dans notre politique d'expansion !

Dans une lettre du 14 juin 1854 à La Hure, Petit avait signalé la marche supérieure du brick, qui, en 27 heures, avait fait le trajet du cap « Lezard » au Sud Foreland.

Le 15 juin, La Hure demande des explications au sujet de ses comptes; l'achat de vivres frais à Santo Thomas aurait dû être constaté par le consul belge; était-il nécessaire de donner à l'équipage des rations de pain frais et de viande fraîche, quand le prix du pain est à près d'un franc par kilo, quand le navire, pour une campagne de six mois, a pour sept mois et demi de vivres; quelle était l'opinion des officiers de santé ? Petit répond : à son arrivée à Santo Thomas, il n'y avait pas de consul; pour la viande fraîche il s'est conformé au règlement; quant au pain frais, il a voulu conserver les provisions de biscuit pour le cas où il aurait dû bloquer le Rio Dulce et il n'a su qu'à la fin de mars que le blocus n'aurait pas lieu; en ce qui concerne l'avis du chirurgien-major, il produit une attestation du 16 juin 1854, disant qu'il y avait urgence à accorder des vivres frais à l'équipage. Et

Petit termine en affirmant qu'il ne s'attendait pas à recevoir des reproches, qu'il ne méritait pas.

La Hure lui répond, le 20 juin, qu'il aurait dû donner ces explications dans son rapport; et le 21 juin, Petit est convoqué chez le ministre afin de donner des renseignements sur son dernier voyage.

LA GOELETTE ET LE BRICK CONTINUENT... JUSQU'A LA FIN

Entretemps, Lambermont avait adressé, le 14 octobre 1853, une note au directeur général de la Marine lui rappelant que la goélette « Louise-Marie » n'avait pas visité tous les points de la côte que comprenait son itinéraire de 1852 et demande de combler cette lacune. Van Haverbeke, appelé au commandement du navire devrait faire connaître également son avis sur la question de savoir s'il y a nécessité pour nous de conserver l'établissement que nous avons acquis sur la côte d'Afrique. Mr. Bols, consul de Belgique, prendra place à bord. Le bâtiment, avait dit Bols dans un rapport du 20 septembre 1853, ne devrait être au Rio Nunez que dans le courant de janvier, puis de là faire voile pour Sierra Leone et visiter les points commerciaux qui se trouvent au sud de cette colonie, poussant même jusqu'à St. Paul de Loanda, où les navires américains allaient chercher des cargaisons de cuivre excellent. (Léopold I[er] et Lambermont ont compris l'importance du bassin du Congo).

Le 16 novembre, van Haverbeke reçoit des renseignements détaillés. On sait qu'on peut compter sur lui pour exécuter et, au besoin, aller au delà des instructions. Il appareillera d'Anvers le dimanche 20 novembre, et après avoir visité Rio Nunez, il fera un voyage d'inspection de Sierra Leone jusqu'à Cap Coast Castle. « L'établissement » libre fondé sur l'ancienne côte des graines, sous le nom de Liberia, » et dont la capitale nommée Moravia s'élève dans la baie du Cap » Mesurade, est en voie de négocier avec la Belgique un traité de » commerce ». Tous les renseignements utiles pour le commerce doivent être fournis sur ce pays, ainsi que sur les établissements de la côte occidentale avec lesquels nous ne faisons pas encore d'affaires, car par suite du traité commercial avec l'Angleterre les colonies anglaises sont ouvertes.

De nouvelles instructions du 17 novembre prescrivent de s'occuper une fois de plus des affaires Cohen, à la demande de De Coster de Gand, en recherchant des copies de factures, en dressant des attestations

pour établir la perte du navire « Le Persévérant » et la mise à bord des marchandises, afin d'obtenir paiement des assureurs.

Van Haverbeke, rentré à Anvers, envoie, le 2 juillet 1854, un rapport complet au sujet de ce 6e voyage à la côte d'Afrique.

Parti d'Anvers le 20 novembre 1853, il est arrivé à Gorée le 26 décembre. Il a pu constater que le changement dans la législation commerciale survenue dans l'île était essentiellement favorable aux pavillons français et anglais, ces navires ne payant aucun droit; il n'est guère possible aux pavillons étrangers de lutter contre eux « avec un droit différentiel de quatre francs par tonneau de jauge ».

Après six jours de séjour sur la rade, il fait voile pour la Gambie et arrive à Bathurst, le 3 janvier 1854. Il y fait les démarches imposées en faveur des négociants belges, et en repart le 8, pour mouiller en rade de Victoria, dans le Rio Nunez, le 1er janvier suivant. Pour ne pas perdre de temps en vue de l'exploration du bas de la côte et du golfe de Guinée, il se fait conduire à Rapass, avec M. Bols, et y séjourne chez M. Bicaise, jusqu'au 18. Il constate que l'année 1854 est encore une fois néfaste pour le Rio Nunez, récoltes manquées, dissensions qui vont amener la guerre et qui arrêtent l'arrivée des caravanes de l'intérieur. « Quant à la nécessité d'occuper notre établisse-» ment militairement, elle pouvait exister il y a quelques années », dit-il, « alors que la pavillon belge n'était admis dans aucune des colonies » de ces parages; il fallait à cette époque nous créer un pied-à-terre » qui servit à nos négociants de dépôt et de centre d'opérations ».

Le 18 janvier, van Haverbeke quitte Victoria pour Sierra Leone où il arrive le 25. Il donne les modifications introduites dans les trafics des droits. Il part, après 4 jours pour les îles Bananes et le fleuve de Sherboroo. Le 30 janvier, il mouille dans le sud de la Grande Banane à un demi-mille de distance. Il visite l'île et y trouve « le plus charmant village » que l'on puisse imaginer, rues tirées au cordeau, habitants noirs tous » chrétiens, jolies cases avec grand jardin, poules, canards, très beaux » bœufs et énorme quantité de porcs ».

Le 1er février, départ et arrivée dans la rivière Scherboroo. Il remonte celle-ci jusqu'à un point de la carte marqué « Arbre Umbrella ». Il continue avec la chaloupe du bord; à une dizaine de milles, il aperçoit le village de Jenkins, mais « la vase qui borde les rives est » tellement liquide que les noirs que je voulais envoyer à terre y en-» fonçaient jusqu'au cou ». Et il se remet en route. A une dizaine de milles plus loin, une multitude de marigots ou canaux se présentent; sur l'indication d'un indigène qui vient à sa rencontre, il prend la bonne

voie et arrive à Boonty, village où se trouvent deux factoreries européennes. Il est étonné d'apprendre qu'il est dans la rivière Shebar, et non plus Sherboroo, ayant parcouru quarante milles avec la chaloupe, par une température de 36° et 38° centigrades. Quoiqu'il avait des lettres de recommandation pour les agents de ces deux factoreries aucun de ces deux « individus » n'offre à van Haverbeke les moyens de s'héberger pendant la nuit; l'un était juif et l'autre Africain. Il recueille tous les renseignements possibles sur les possibilités commerciales. A une demi-lieu de là, sur l'île Kilaar, se trouvait un 3e établissement; il y est très bien reçu, le « brave homme » de gérant mettant à la disposition de chacun une case de nègre.

Dans toute la région, les populations sont toujours dans un état de guerre permanent. Un chef, aidé par les Anglais, est parvenu à empêcher la traite des noirs; les autres le combattent.

Le 5 février, on quitte le fleuve et le 11 suivant on mouille en travers du cap Monte à 200 mètres de rochers. Houle très forte. Avec le canot, le commandant explore la côte, rivières, villages. A Bangbella, résidence du chef du pays, il est reçu par la sœur de celui-ci, « très » grosse négresse qui ne manquait pas de distinction et qui exerça à » notre égard la plus bienveillante hospitalité ». On l'assure que le pays produit une grande quantité de « Camwood » (bois de campêche) et d'huile de palme et on lui offre des terres et des cases dans le cas où l'on voulait faire des affaires avec le pays. Mais van Haverbeke estime que les frais qu'occasionneraient la création et le maintien d'un établissement commercial ne seraient pas couverts par les bénéfices d'un commerce insuffisant.

Le 12 février, le « Louise-Marie » part pour Monrovia, où il arrive le lendemain soir. Dans cette capitale de la jeune république de Libéria, il est très bien reçu par le président qui le met en rapport avec le secrétaire d'Etat, général en chef; celui-ci lui donne tous les renseignements commerciaux voulus, mais ne peut lui donner des documents officiels : « depuis assez longtemps rien ne s'imprime plus dans le pays, » et la cause m'en semble assez originale : c'est que les caractères » d'imprimerie sont usés !... il n'y a qu'une seule presse dans l'Etat » et elle appartient au gouvernement... ». Moyen élémentaire d'éviter la critique !

Quelques renseignements sur le régime politique de la nouvelle république sont intéressants. Nul ne peut être propriétaire s'il n'est homme de couleur. Un « pareil individu » peut demander la nationalité et recevoir un lot de terre; si, endéans les deux ans, il a construit une

maison dans une ville ou mis en culture deux acres de terres à la campagne, il devient propriétaire.

La situation financière très difficile du pays a imposé quelques mesures curieuses. Ainsi toutes les infractions de simple police et même un certain nombre de délits, sont punis d'amendes. Si le coupable ne sait pas les acquitter, sa personne est publiquement mise en adjudication, et il reste la propriété de l'adjudicataire jusqu'à ce que sa dette soit apurée. Il lui est alloué, « à titre d'amortissement », la somme de six piastres par mois. Les condamnés pour délits ou crimes étaient également mis en location pour toute la durée de leur peine et le montant total de l'adjudication rentre dans les caisses de l'Etat.

Une femme donnant le jour à un enfant illégitime sera forcée de faire connaître le nom du père de son enfant; celui-ci sera condamné à payer à l'Etat une piastre par semaine jusqu'à l'époque où l'enfant pourra être mis en apprentissage; si la mère refuse de faire connaître le nom du père de son enfant, elle sera mise en location un certain nombre de jours par semaine jusqu'à parfait paiement de la même somme. Tous les enfants orphelins, vagabonds et illégitimes sont mis en apprentissage et les garçons jusqu'à 21 ans, les filles jusqu'à 18 ans, restent la propriété de leur maître qui, à leur libération, leur paiera... douze piastres. Les esclaves recapturés, n'ayant pas le « degré de civilisation voulu pour jouir des droits de citoyen », étaient mis, « aussi bien les mâles que les femelles », pour sept ans en apprentissage. Le maître n'était tenu qu'à la remise annuelle aux hommes de trois chemises, trois pantalons, une veste et un bonnet, et aux femmes de les « vêtir décemment ». Et la décence est une notion relative !...

Le législateur en était venu à rendre le travail obligatoire. Mais l'homme de couleur est indolent; il cherche à se créer une position qui lui donne personnellement le moins de travail possible; et il s'adjoint quelques condamnés ou apprentis, que « la perspective du fouet rend dociles et laborieux ».

Et van Haverbeke de constater, — et comme ces paroles sont restées vraies dans toutes les aventures politiques actuelles — « Il est » vraiment curieux de voir une Nation, qui ne date que d'hier, dont » tous les membres sont ou esclaves affranchis ou descendants d'esclaves » affranchis, se trouver forcément dans l'obligation de suivre les erre- » ments de ceux qu'elle appelait si pompeusement dans sa déclaration » d'indépendance : « Des oppresseurs tyranniques qui, en les condam- » nant à la servitude, les frustraient de ce droit inaliénable que tous » les hommes apportent en naissant, celui d'être égaux et libres ».

Le commandant fait un voyage à l'intérieur du pays; il quitte Monrovia le 20 février, côtoye le littoral de Libéria à 2 ou 3 milles de la côte, double le cap des Palmes, longe la côte d'Ivoire, et, le 28 suivant, arrive au mouillage du comptoir français du Grand Bassam. Cet établissement est bien défendu; il faut débarquer en pirogue à cause des barres et des brisants, ce qui se fait souvent à de grands risques : van Haverbeke rentre à bord « trempé jusqu'aux os ». Il en est ainsi à presque tous les points de la côte. Le commerce des comptoirs français est uniquement réservé aux Français, il en est de même des comptoirs hollandais, tel le fort St. Anthony ou Axim, où il arrive le 2 mars. Les commandants et officiers de ces établissements peuvent faire le commerce, surtout de l'or.

Le 6 mars, van Haverbeke quitte le fort anglais de Discove et arrive le lendemain en rade de St. Georges d'Elmina, chef-lieu des possessions néerlandaises sur la Côte d'Or. Visites de courtoisie, saluts de canon, prêts de pirogues, ravitaillement d'eau et d'approvisionnements. L'établissement est le plus vaste et le plus solide de la côte de Guinée.

Le 11 mars, le commandant quitte le « digne et honorable gouverneur » de la place et visite, le 12, le comptoir anglais de Cap Coast Castle, presqu'aussi formidable que le hollandais. C'est aussi le chef-lieu des établissements anglais sur la Côte d'Or. Le gouverneur se trouvait à ce moment à l'ancien Acra danois avec toutes ses forces pour y étouffer des manifestations hostiles qui avaient éclaté contre son autorité; depuis 1851, les possessions danoises de la Côte d'Or avaient été cédées au gouvernement anglais moyennant le paiement d'une somme de 50.000 livres et celui-ci s'était empressé d'imposer aux habitants un impôt personnel comme dans les autres comptoirs. Ce que les dits habitants ne trouvaient pas à leur goût et ils s'étaient permis de se soulever.

Le 15 mars, van Haverbeke quitte la Côte d'Or. Après une longue traversée, fatiguante à cause des orages, des pluies diluviennes, des calmes et une température très élevée, il arrive à Gorée le 25 avril, et, de là, fait voile pour l'Europe pour être, le 2 juillet 1854 à Anvers.

Sa conclusion générale sur son exploration était qu'aucun point des côtes parcourues ne pouvait fournir un aliment suffisant pour un navire d'un tonnage moyen. Il aurait fallu toucher un grand nombre de comptoirs, descendre la côte en faisant le cabotage et désigner de bons agents sur place pour recueillir les produits à l'exportation et

liquider les marchandises importées. Il aurait fallu surtout des capitaines très expérimentés et qui auraient fait un stage dans ces régions, pour essayer un tel commerce avec quelques chances de succès.

Ce rapport, largement résumé, est typiquement de van Haverbeke : intéressant jusque dans les détails, original, complet, avec des avis très nets et très motivés.

La Hure, dans une letre du 8 juillet 1854, lui demanda pourquoi il ne parlait pas de la perte du « Persévérant » de l'armateur De Coster de Gand, dont il devait lever ou dresser sur place des attestations. La réponse du commandant : à l'époque de mon arrivée à Gorée, les personnes qui devaient procurer ces documents étaient mortes ou absentes.

Le 26 janvier 1854, van Haverbeke avait signalé de Sierra Leone qu'il avait assisté à Victoria une goélette française « l'Angélique » de « l'Orient » et lui avait permis de reprendre la mer. La conduite de van Haverbeke fut signalée au gouvernement « impérial » français, par notre Envoyé Extraordinaire à Paris, Mr. Firmin Rogier, qui, le 27 mars, transmit de la Légation de Belgique, au ministre des Affaires Etrangères de Belgique, H. de Brouckère, les remerciements du gouvernement français, « de pareils actes de générosité ne pouvant d'ailleurs » qu'être pour les commandants de la marine impériale un motif de » plus de secourir les navires de commerce belges qui se trouveraient » dans des circonstances analogues ».

D'un autre côté, le brick, qui avait presque en même temps fait un voyage à La Plata (voir pages 173 et suivantes), est maintenu en service.

Le 8 octobre 1854, La Hure est avisé de ce que le ministre a décidé que le navire se rendrait à la côte d'Afrique et, après y avoir déposé le fils et le neveu de Lamina, ira ensuite visiter La Plata et le Brésil. Le Commandant Petit, averti, informe son chef que la nourriture des deux voyageurs coûtera 8 francs par jour à la table des aspirants; comme ceux-ci ne sont pas riches, il demande que l'Etat leur fasse l'avance de cette somme.

Par une note de service du 1er décembre 1854, M. Lambermont confirme à La Hure que le gouvernement a décidé de faire rapatrier les deux jeunes gens par le « Duc de Brabant ». Le navire touchera à Gorée pour prendre à bord M. Bols, « consul faisant fonction de consul général ». Celui-ci invitera le chef des Nalous à envoyer une embarcation à la Pointe de l'Alouette pour recevoir les jeunes Afri-

cains; ceux-ci seront remis par le consul, à titre de commissaire du gouvernement; il signera et fera signer par Lamina un procès-verbal de remise. Une somme de six francs par jour sera allouée au commandant pour la nourriture du consul. Petit ayant fait savoir qu'il ne pourrait nourrir M. Bols pour ce prix, on lui alloue dix francs et M. Bols devra pourvoir lui-même à sa provision de vins et liqueurs.

La Hure annonce à Petit, le 8 décembre, que les deux jeunes passagers seront à bord le 11 et qu'un agent les accompagnera et lui remettra un petit baril de poudre qui leur est destiné. Comme cadeau d'adieu, on ne pouvait guère trouver mieux ! Le même jour, il demande au commandant de rapporter, pour la Société Royale d'Horticulture de Bruxelles, comme l'a fait van Haverbeke, des échantillons de bois, de graines, etc. qui servent « à établir un musée au jardin botanique de Bruxelles ». Le 11, La Hure annonce qu'il viendra passer lui-même la revue de départ du navire; l'équipage sera en grand uniforme.

Avant le départ, Petit signale qu'il aura beaucoup de frais de visites et enquêtes et demande de quelle somme il pourra disposer. Puis, dans une autre lettre, il insiste sur les grandes difficultés qu'il y aurait à remonter la rivière Para; il n'a pas de carte de cette partie de la côte du Brésil; le navire, même lesté d'une partie de ses vivres, aura encore un tirant d'eau de 14 1/2 pieds; et « comme nous n'avons » pas deux « Duc de Brabant », si j'avais le malheur de perdre celui que » nous possédons, il est presque certain qu'il ne serait pas remplacé ». Il fait également observer qu'il aura à acheter des vivres s'il ne rentre que vers le 15 juillet; il demande à ce sujet l'avis de La Hure, car, dit-il, « je ne veux plus m'exposer à encourir les reproches que vous » m'avez faits au retour de mon dernier voyage, reproches qui m'af- » fectent toujours beaucoup ».

La réponse arrive immédiatement : « par suite des observations » que vous avez présentées..., la relâche au Para est supprimée; votre » rentrée aura lieu à la fin de juin... et vous n'aurez à faire que fort » peu d'acquisitions de vivres... ».

Un premier rapport de ce voyage est adressé au ministre le 4 juillet 1855, concernant les qualités du brick. Quant au Guatemala, Petit avait dit : « Ce qu'il y a de mieux à faire... c'est de ne plus songer » à Santo Thomas, pour lequel on a depuis douze ans dépensé inutile- » ment tant d'argent sans résultat aucun ». Il précisait dans une note en marge : « Il n'y a qu'un gouvernement qui puisse créer des établis-

» sements coloniaux. Les compagnies ne réussissent jamais, parce que » ne possédant pas un capital suffisant, elles ne remplissent jamais » leurs obligations et que toutes ces opérations sont basées sur le mono- » pole, étant toujours trop pressées d'arriver à leur but... ». Encore un jugement simpliste : les principales colonies anglaises, hollandaises sont nées des compagnies; celles-ci étaient au surplus soutenues à fond par le pouvoir dirigeant.

Et Petit terminait ce rapport par quatre pages consacrées à un incident anodin, provoqué par l'Alcade de Santo Thomas qui avait exigé pour lui-même la viande fraîche destinée à l'équipage du « Duc de Brabant ». Il fait régler par le commandant général et Corregidor d'Ysabal, « cette action si insultante envers mon bâtiment... Devant » un acte aussi brutal et illégal, qui viole le droit des gens..., il me » serait facile d'obtenir réparation par la force, ce ne serait que l'af- » faire de quelques instants, je ne veux pas le faire, attendu que ce » seraient rendre victimes les femmes et les enfants, bien innocentes » certainement de l'insolence de l'Alcade... ». L'Alcade fut déplacé. On peut se demander si, dans le cas où le commandant général n'eut pas donné cette satisfaction à notre fier commandant, celui-ci aurait vraiment envisagé de bombarder la colonie belge pour une question de viande fraîche.

Un autre rapport fut adressé par Petit au ministre, le 4 juillet 1855. Parti d'Anvers le 12 décembre 1854, il est arrivé à Gorée le 29 janvier 1855. Le 2 février, il appareille pour l'entrée du Rio Nunez, où il mouille le 6. Il fait conduire à Caniope, le consul Bols et les deux jeunes Nalous, par son canot major. Il obtient de Carimo, frère de Lamina, une nouvelle promesse de règlement des affaires De Coster; « promesse qu'il ne tiendra pas, ajoute Petit, car il est dans la nature » des nègres de se faire un point d'honneur de tromper les blancs par » tous les moyens possibles ». Les appréciations de Petit sont simplistes. « Il faut rompre le traité de 1848, dont nous ne retirerons jamais aucun avantage ». Delenda Carthago est !

Le 10 février, départ pour le Rio de la Plata. Arrivée à Montevideo, le 8 mars. Là, le commandant se rend chez le ministre des Affaires Etrangères pour s'entretenir de notre traité de commerce et lui donner des renseignements sur la Belgique, dans le cas où la Chambre en demanderait. Mais la discussion sur le projet de traité ne commencera que plus tard et Petit part pour Buenos-Aires le 15 mars. Le 28, il appareille pour Ste Catherine.

Le rapport donne des détails sur l'état de commerce dans les diverses régions visitées. A Montevideo, un navire de commerce belge de 144 tonneaux est entré en 1854; 4 en sont sortis, avec un chargement complet. Dans le port de Buenos-Aires, 6 navires d'un total de 1341 tonneaux ont fait escale.

Petit donne des conseils : « Si le gouvernement du roi avait l'in-» tention de faire quelque chose pour l'émigration, ce serait à la Bande » Orientale (de l'Uruguay) qu'il faudrait donner la préférence. Nos » paysans flamands feraient des merveilles dans ce pays ci... Il est » regrettable, Monsieur le Ministre, que vous ne m'ayez pas autorisé » à faire des démarches auprès de ce gouvernement pour obtenir des » terres. L'émigration devient chaque jour une nécessité, à laquelle » il est impossible de nous soustraire. Il est donc temps qu'on s'en » occupe sous peine devoir toutes les bonnes places occupées par les » autres nations... ». Et que fait Petit de tous les essais tentés depuis quinze ans ?

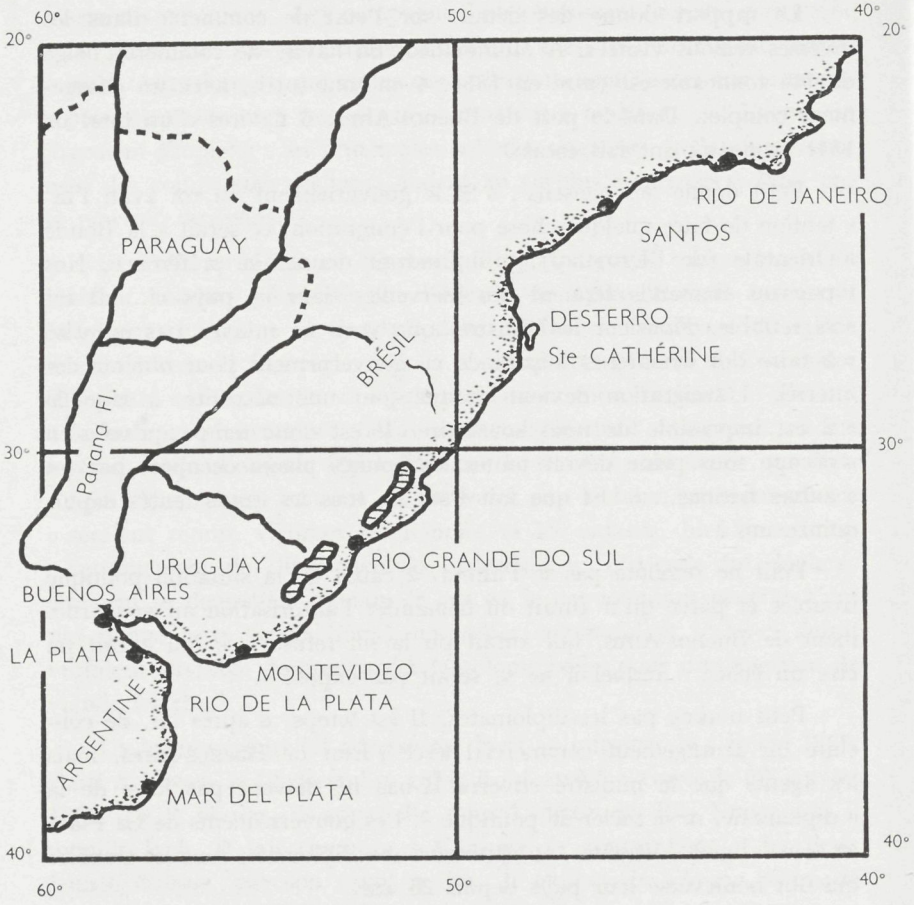
Petit ne remonte pas le Parana, à cause de la situation politique troublée et parce qu'il aurait dû demander l'autorisation au gouvernement de Buenos-Aires, qui aurait pu la lui refuser, ce qui aurait pu être un échec « auquel il ne se serait pas exposé ».

Petit n'aime pas les diplomates. Il est temps, d'après lui, de conclure un arrangement commercial avec l'Etat de Buenos-Aires, mais les agents que le ministre enverra là-bas ne doivent pas faire de la « diplomatie, ni se mêler de politique ». Les gouvernements de La Plata en sont fatigués, dégoûtés, et attribuent aux diplomates tous les troubles qui ont bouleversé leur pays depuis 25 ans.

Quant à Ste Catherine ([39]), il arrive dans la baie de ce nom, le 6 avril à 4 lieues de Desterro. Dans cette ville, il rencontre le consul de Belgique, qui lui apprend que les colons belges sont établis dans la Province de l'Itajahi, à 24 lieues de Desterro. Malgré un voyage de 50 lieues à travers les forêts vierges, Petit déclare qu'il se serait mis en route, mais que n'ayant plus que 57 francs à sa disposition, il n'osait pas les dépasser et renonçait à aller voir nos colons... Il reçut sur eux des renseignements d'un planteur brésilien.

Très heureux et contents, ayant une nourriture saine et abondante, les colons prospéraient. Ils n'étaient pas assez nombreux; on pouvait

(39) Voir pages 104 et suivantes.



Carte de Ste Catherine

introduire 50 familles de 4 personnes par mois. Le gouvernement belge devrait acquérir des terres du gouvernement brésilien, offrant des moyens d'installation, de transport avec des bâtiments de l'Etat ou de commerce.

Le 12 avril, le Commandant Petit part pour Rio de Janeiro, où il eut l'honneur d'être reçu par l'empereur et l'impératrice. Le 10 mai, il est à Bahia, où règne la fièvre jaune. Dans ce port, de juillet 1852 à juin 1853, il y avait eu cinq navires belges de 953 tonneaux. Petit regrette que dans le Brésil, aux ressources innombrables pour

la Belgique, il n'y eut que deux maisons belges, MM. Ed. Pécher et Larivière. D'après une lettre du 14 mai de Mr. Pécher à La Hure, c'est le commerçant belge qui aurait obtenu que Petit puisse faire visite à l'empereur, il regrettait la brièveté de la visite du navire dont le séjour aurait pu avoir d'heureux résultats. C'est à l'étranger qu'on appréciait l'utilité d'une marine militaire.

Parti le 15 mai pour Pernambouc, Petit arrive dans cette rade le 21, la mer étant assez dure. Il décide alors de renoncer à aller à Maranham et de retourner en Belgique.

Pour ce rapport, qui fut publié au Moniteur, Petit reçut les félicitations du ministre.

A peine rentré, le brick est affecté à une nouvelle expédition. Ce sera son dernier grand voyage. Le 7 août 1855, La Hure écrit au Commandant Petit pour lui annoncer que le ministre avait donné l'ordre de faire préparer le « Duc de Brabant » pour une campagne à Guatemala. Il s'agissait d'y transporter le consul général 't Kint de Roodenbeek pour revenir ensuite en Belgique. « La chose devait être tenue secrète ».

Le logement à bord de Mr. 't Kint provoque une fois de plus un drame. Il se rend à bord le 28 août et constate qu'on lui donnait une cabine en dehors du carré des officiers; il fait valoir que son rang lui permet difficilement qu'il soit logé après tous les enseignes, ensuite que sa taille assez élevée offre un inconvénient très grand dans une chambre moins élevée que les autres. A la demande de La Hure, Petit donne l'ordre à l'Enseigne Masui de céder sa cabine au consul général. Masui proteste auprès du ministre et lui demande de faire revenir le directeur général sur sa décision; il fait valoir qu'il a le droit d'être logé dans le carré, « qui est une chose sacrée, que le gouvernement ne peut détruire »; que le consul devrait être aussi bien blessé d'être moins bien logé que le commandant, qui est aussi d'un grade inférieur que le sien; qu'en logeant quelques fonctionnaires ainsi à bord, on pourrait » évincer tous les officiers de leur cabine », que tout cela serait « détruire » jusqu'à bord de son propre navire le peu de prestige que le nom » d'officier de Marine ait encore en Belgique »; enfin que « ne jouissant » pas d'une taille aussi avantageuse que celle de Mr. le Consul Général » à Santo Thomas, il trouve comme lui la chambre n° 4 de l'entrepont » fort peu élevée, lequel manque d'élévation m'a déjà causé, le voyage » précédent (le départ d'un enseigne lui avait permis d'occuper la » cabine convoitée) « nombre de bosses et autres conclusions de tout

» genre. » Cette requête est significative de la mentalité qui régnait à ce moment chez certains officiers.

Il lui est répondu très nettement et il reçoit huit jours d'arrêts simples comme punition de la forme inconvenante de la requête. Cette sanction sera du reste levée par le ministre quand celui-ci se rendra à bord avant le départ du navire, le 13 septembre.

Et Petit recevra des observations de La Hure parce qu'il avait laissé suivre la requête au ministre sans la lui avoir soumise au visa.

Le 21 septembre, Lambermont rappelle au ministre que le commandant devra prendre note des faits qui se sont produits à Santo Thomas depuis le voyage précédent; le médecin du bord devra faire un rapport sur l'état sanitaire de la colonie; cette expédition a le même caractère que les précédentes : une démonstration d'intérêt de la part du gouvernement, pour la compagnie, la colonie et les colons de Santo Thomas.

L'embarquement du vice-consul Biermez étant envisagé pour le retour, Petit demande ce qu'il faut faire s'il était malade. Réponse : S'il refuse de partir, partez sans lui. Autre lettre : Si des colons demandent le passage gratuit, puis-je les embarquer et combien ? Réponse : embarquez tous ceux que vous pouvez prendre sans inconvénient, faites payer ceux qui mangent à la table des officiers, et verser par ceux d'entrepont, à l'avance, une somme de 81 francs. On ne laisse plus rien au hasard !

Petit est encore prié de prendre à bord, pour la Société Royale de Zoologie et d'Horticulture de Bruxelles, les animaux que Mr. 't Kint s'est offert d'expédier de l'Amérique Centrale. Mais la société payera leur nourriture et rémunérera les services des matelots qui auraient particulièrement soigné les animaux.

Suivant des instructions du 24 septembre 1855, le commandant Petit envoie au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, le 21 janvier 1856, un rapport sur la situation de l'établissement de Santo Thomas de Guatemala et sur la campagne de 1855-1856.

Parti d'Anvers, le 30 septembre 1855 il est, le 19 novembre, près de l'île de Bonaca, à l'entrée du Golfe du Honduras. Il est tourmenté par des brises folles. Il est à Santo Thomas du 23 novembre au 9 décembre. Dans la nuit du 23, il sort du canal des Florides, il passe au sud des Bermudes. Le 5 janvier 1856, une tempête l'assaille; la baleinière de tribord est arrachée de ses daviers par un coup de mer; le navire embarque beaucoup d'eau; le 6, à l'aube, il constate que le you-you

est enlevé, un de ses daviers brisé; le 7, l'ouragan reprend; un épouvantable coup de mer met le navire en péril, il fait jeter deux obusiers à la mer. Le 9, le temps se calme.

A Santo Thomas, Petit s'est occupé de rechercher ce qui s'est passé depuis l'année précédente. Il ne s'y est rien produit, sauf une pétition du 12 février 1855 adressée par les colons au gouvernement guatémalien et une protestation du 8 mars déposée à la chancellerie du gérant du vice-consulat de Belgique. Il reste 129 Européens. « L'administration » à jamais déplorable et les désordres de la vie privée de Mr. Aguet » ont causé, pendant longtemps, un préjudice considérable à la popula- » tion; mais, depuis la mort de ce directeur, le monopole commercial... » n'existe plus..., *les colons jouissent d'une honnête aisance...* ». Le président du Guatemala, à la suite des interventions de notre consul, s'est intéressé à la situation des colons belges; il a fait commencer une route carrossable de Guatemala à Gualan. « Vous comprendrez, Mon- » sieur le Ministre, quelle importance ces nouvelles voies de communi- » cation vont donner à l'établissement de Santo Thomas et combien » les terrains qui l'entourent vont augmenter de valeur », fait observer Petit, puis il ajoute : « Après l'exécution de ces travaux, la déchéance » de la compagnie de colonisation sera un fait accompli... Si une trans- » action est encore possible, elle aura lieu entre les deux gouvernements » sans l'intervention de la compagnie, dont on ne veut plus entendre » parler, qui n'a jamais possédé le capital nécessaire pour mener à » bonne fin une pareille entreprise et qui, de même que ses sœurs, » les compagnies de colonisation de la Vera-Paz, de la Nouvelle-Zélande, » du Guazacoalco, de la côte des Mosquitos, qui n'avaient pour but » que de spéculer sur la vente des terrains, ne laissera comme souvenir » que des déceptions ». Appréciation sévère.

Le Chirurgien Major F. Durant, à bord du brick, pour ce voyage de 1855 à 1856, a été chargé également de faire rapport. Celui-ci est daté du 4 janvier 1856. La population de la colonie compte environ un malade sur sept habitants. Le plateau occupé par la ville est notablement amélioré. La mortalité est de 1 sur 20, proportion observée aux Antilles. Durant renvoie pour le surplus au rapport de Blondeel, commissaire extraordinaire du gouvernement, et aux travaux de la Chambre des Représentants, séance du 10 juin 1846 : « Enquête sur la Colonie de Santo Thomas ».

Durant jette ensuite un regard en arrière : « Cette malheureuse » entreprise, quelle que fut la pureté des intentions de ses auteurs,

» n'a jamais vécu que d'expédients... Lorsque le « Louise-Marie », » après avoir vu mourir en route, Mr. Simons, premier directeur, » est arrivé, en 1843, dans la baie de Santo Thomas, nous y avons » trouvé, occupés à s'installer à terre, soixante et quelques individus » arrivés depuis quelques jours par les navires « Théodore » et « Ville » de Bruxelles »... La majeure partie de ces colons, jeunes gens de bon » ton, préférant la promenade, la chansonnette et la chasse, aux durs » travaux qui les attendaient, se sont contentés de boire et de manger » ce qui se trouvait dans les magasins de l'administration... Les illu- » sions ne tardant pas à s'évanouir, six des nouveaux venus deman- » dèrent et obtinrent l'autorisation de s'embarquer à bord de la goélette » pour retourner immédiatement en Belgique. D'autres sont retournés » avec le « Théodore »... L'année suivante, mauvaise installation des » cases, manque des objets les plus indispensables à la vie, grande » démoralisation, encombrement survenu par l'arrivée, coup sur coup, » de nouveaux colons, fièvres endémiques, épidémie, on a vu fuir » vers l'intérieur ceux qui le pouvaient. » Le gouvernement intervient, envoie une mission, expédie un navire pour rapatrier ceux qui veulent rentrer. En 1847, l'« Adèle » ramène 60 malheureux. Les autres, — 184 —, se raidissent contre le sort; « quelques familles des plus » pauvres ayant reçu en cadeau de la direction, une vache à lait, nos » flamandes, par suite des encouragements promis par Mr. Aguet, direc- » teur, ont cherché et ont réussi à produire le beurre, qui, depuis, est » très recherché par les richards de Bélise, etc. La situation cependant » n'a pas tardé à s'aggraver... par la mort de Mr. Aguet, qui, » en sa qualité de directeur, et malgré l'abandon où le laissait la Société, » savait maintenir l'énergie des colons, tantôt en leur montrant, dans » un avenir prochain, une amélioration réelle par la construction de la » route projetée vers l'intérieur; toujours, en dirigeant leurs efforts » vers l'agriculture ». Cette appréciation au sujet de Mr. Aguet semble plus sérieuse que celle du commandant Petit.

On commence à cultiver en grand les ignames. Le bien-être a augmenté; le moral est plus satisfaisant; la sobriété est devenue générale; les cases sont entretenues avec soin; « l'aisance est unie à la propreté ». Enfin, le président de Guatemala se montre favorable aux intérêts de la colonie; si les espérances se réalisent, *la colonie peut être considérée comme sauvée.*

Cette appréciation faite en 1856, après quatorze ans d'efforts, est la démonstration la plus lumineuse de ce qu'un roi avait entrevu et

des possibilités de cette aventure, si elle n'avait été sabotée par ceux-là même qui devaient la soutenir (40).

Au cours de cette même année, une exploration sur les côtes du Groenland fit l'objet, en octobre 1855, d'une demande de la part d'un Mr. Gamain d'Anvers. Lambermont la transmit pour avis à la Marine.

D'après van Haverbeke, on aurait pu utilement y observer la manière dont s'opère la pêche des phoques, mais le pilote qu'on embarquerait à Lerwick devrait déclarer que le bâtiment de guerre qu'on enverrait dans les glaces présente les conditions requises de solidité. La Hure en transmettant cet avis, y ajoute qu'il ne regarde point le « Louise-Marie » comme pouvant accomplir cette mission, il faudrait d'ailleurs prévoir des vêtements spéciaux pour l'équipage, — et ce coût serait-il justifié pour donner un renseignement plus ou moins exact au public sur une industrie encore à l'état de projet ?

Voici enfin, le 7me et dernier voyage du « Louise-Marie » au Rio Nunez d'Afrique.

Le 7 décembre 1855, Lambermont transmet au directeur général de la Marine une lettre de Mr. De Coster de Gand qui demande qu'un des bâtiments de guerre de l'Etat soit envoyé prochainement dans le Rio Nunez. Mr. La Hure répond, le 10, que les relations commerciales établies depuis plusieurs années avec la côte d'Afrique sont dues à l'initiative du gouvernement et qu'il y a maintenant pour lui une espèce d'obligation morale de continuer à protéger une entreprise commerciale sous ses auspices; du reste le commerce de la côte d'Afrique ne peut avoir lieu sans la protection d'un navire de guerre. Le « Louise-Marie » se trouve tout à fait en état de prendre la mer, mais le commandant actuel (Petit) prétend, depuis qu'il s'agit d'augmenter la marine, que la goélette n'étant pas un bâtiment de guerre proprement dit, ne peut se présenter à la côte sans donner lieu à des méprises qui pourraient amener un conflit avec d'autres navires de guerre. La Hure fait observer que le « Louise-Marie » a déjà fait des voyages à la côte

(40) Voir dans « La Revue Coloniale Belge » n° 30 du 1er janvier 1947, l'article de José Gers, qui participa, en janvier 1939, à la visite que fit le navire-école « Mercator », sous le commandement du Commandant R. van de Sande, à Santo Thomas. Après cent ans, la colonie n'était pas entièrement morte. Il y rencontra des descendants de colons belges, visita l'emplacement de la ville avec sa grand'place, ses rues aux noms belges, son cimetière. A la ville voisine de Puerto Barrios, devant la Résidence, se trouvaient deux petits canons de la goélette « Louise-Marie ». Sur le plan de la ville trouvé par le Commandant van de Sande chez un descendant de colon, se trouve une liste de 95 propriétaires des terrains de la colonie.

et que c'est en 1855 que cette objection est présentée pour la première fois pour chercher à refuser la coopération de ce bâtiment. Une ajoute, d'une main différente, est faite sur la minute de la note : « Mr. van » Haverbeke a manifesté la même opinion. Encore faudrait-il pouvoir » apprécier la cause exacte de ces opinions ».

Quoiqu'il en soit, le voyage à la côte d'Afrique sera effectué, du 8 avril au 14 septembre 1856, par la goélette « Louise-Marie », sous le commandement de van Haverbeke, le brick étant désigné pour faire la campagne dans la Mer du Nord.

Les directives (12 mars) de Lambermont, approuvées par le ministre, portent notamment que le consul faisant fonction de consul général, Mr. Bols, a été autorisé à prendre place à bord d'un bâtiment à vapeur *pour continuer l'exploration commerciale, poussée précédemment jusqu'à Cape Coast Castle;* s'il ne l'a pas fait, il peut embarquer sur le « Louise-Marie » et l'accompagner dans le Rio Nunez pour présenter les réclamations des négociants et le commandant les appuiera, s'il y a lieu. D'autre part, notre consul à Tanger, Mr. Daluin, sera informé que le navire touchera à Mogador et qu'il pourra prendre place à bord pour être conduit à Tanger. De toute façon, la goélette devrait se rendre à Tanger. (Mais van Haverbeke ne put entrer dans le port).

Au reçu de ces instructions, le 15 mars, van Haverbeke signale que l'indemnité qu'il touche pour prendre à sa table les passagers est insuffisante; lors de son dernier voyage en Afrique, il a subi un déficit de 900 à 1000 francs, « somme qu'il aurait été de la dignité de l'admi- » nistration centrale de me rembourser... Je n'embarquerai que les » provisions nécessaires à mon propre usage, à moins que l'on ne » veuille m'allouer ce qui a été accordé l'année dernière à Mr. le Capitaine Lieutenant de Vaisseau Petit... ». Van Haverbeke a un mouvement de révolte devant tant de petitesses et il voit crouler son rêve : une grande Marine Royale !

Le 19 mars, La Hure, tout en lui donnant raison, fait savoir au commandant de la station d'Anvers (Petit) qu'il ne peut assez blâmer le ton inconvenant que van Haverbeke s'est permis dans la forme; « Mr. van Haverbeke se permet des suppositions injurieuses que je » suis bien décidé à ne pas tolérer. Par esprit de conciliation et comme » Mr. van Haverbeke aurait pu se trouver dans l'erreur quant aux » attributions de la direction des consulats (ce qui était le cas), je veux » bien consentir, pour cette fois, à ne point donner d'autres suites à » cette affaire..., si Mr. van Haverbeke retire sa lettre et me prie de la » considérer comme non avenue. Dans le cas contraire, j'aviserai.

» Quant à vous, je dois vous faire remarquer que comme commandant » de station votre intervention dans la correspondance (Petit y mettait » son visa) n'est point de pure forme et que vous devez refuser votre » visa à toute dépêche qui ne serait pas conçue en termes convenables ». Quel drame c'eut été si Petit s'était mêlé de faire des observations pareilles à van Haverbeke !

Le 20 mars, celui-ci écrit à La Hure qu'il ignorait que la direction des consulats avait exclusivement dans ses attributions la fixation des indemnités à accorder aux officiers pour le transport d'agents consulaires; il ne lui est pas venu à la pensée d'être inconvenant vis-à-vis du directeur général de la Marine; un peu d'amertume s'est glissée dans l'exposé de sa demande, à cause de la perte qu'il avait déjà subie et « pour satisfaire à votre susceptibilité, je n'hésite pas à retirer la lettre ».

Lambermont adresse, le 22 mars, une note à La Hure pour dire que le ministre avait décidé d'allouer, cette fois, 12 francs par jour et par passager et que « quant à une solution de principe, il fallait attendre que la question de la Marine fut vidée... ».

Les instructions avaient eu pour but, une fois de plus, de faire rentrer l'argent de créances belges; liquidation des affaires Cohen, Serigiers et De Coster; situation difficile de Bicaise, interventions du consul Bols. De Coster et Serigiers ont pu conférer avec van Haverbeke, avant son départ. Les démarches de van Haverbeke ne donnent rien. Le fait n'a rien d'étonnant. Au début de 1849, Cohen avait consigné une partie de sa cargaison de l'« Emma » à un Mr. Allègre, il avait vendu directement d'autres objets à crédit; des erreurs se firent dans les envois. Puis, Cohen chargea la firme De Coster de récupérer les sommes dues. Ensuite, vinrent les mauvaises années, la guerre; en 1855, la situation était désastreuse; et les créanciers ne pouvaient plus être payés.

Le ministre en recevant le rapport du 14 septembre de van Haverbeke mit, au crayon, en marge, ces observations : « Ce rapport me » sera représenté lorsque la discussion sur l'établissement de la Marine » aura lieu à la Chambre. Il n'y a aucun reproche à adresser à Mr. » v. H., mais voilà un voyage parfaitement inutile... Et v. H. (van » Haverbeke) y ajouta au crayon : « La réflexion indiquée en » marge fait supposer que le ministre ignorait le teneur des instructions » de Mr. v. H.... ».

Van Haverbeke, en vue de l'embarquement de Mr. Bols et de Mr. Daluin, avait embarqué des vivres supplémentaires; le consul

général Bols ayant seul fait une traversée de Rapass à Gorée (15 jours) alors qu'il devait séjourner à bord pendant 35 jours, le commandant réclame la perte qu'il a subie. Pendant septembre et octobre 1856, une correspondance s'établit à ce sujet entre lui, La Hure et le ministre; celui-ci finalement décide : le montant des vivres gâtés peut être réclamé; les vins et les liqueurs peuvent être revendus.

C'est sur cette note grotesque que se terminent les grands voyages des marins de la Marine Royale.

DE FORMALITES EN COMMISSIONS

Le 12 février 1853, un arrêté royal modifie la tenue des officiers. En adressant des exemplaires de cet arrêté au chef de poste d'Ostende, Mr. Eyckholt et à celui d'Anvers, Mr. van Haverbeke, le directeur général La Hure ajoute dans sa dépêche : « l'excuse qu'invoquaient » auparavant les officiers pour se mettre en bourgeois n'existe plus. » La redingote est obligatoire, dans les ports, attendu qu'elle offre aux » officiers toute la facilité de l'habit bourgeois ». Peut-on être bien certain que ce dernier argument en faveur de la tenue civile ait été le véritable ? Supposons plutôt que les officiers de marine étaient quelque peu gênés de la quasi inexistence d'une véritable marine de guerre; la ligne Ostende-Douvres avait pris le pas sur les deux petits bâtiments armés de l'Etat.

Le même arrêté remplaçait les épaulettes par des galons sur les parements de la redingote. A ce sujet, Eyckholt signale, le 13 juin, que ces marques distinctives sont encore inconnues à l'armée, et « com- » me maintenant les officiers de la marine à Ostende sont constam- » ment en tenue, il arrive fréquemment que les militaires de la garnison » ne leur donnent non seulement pas le salut auquel ils ont droit, mais » affectent même souvent d'agir à leur égard d'une manière peu respec- » tueuse ». Les changements survenus dans les marques distinctives seront alors portés à la connaissance de l'armée par le ministre de la Défense Nationale.

Celui-ci, d'autre part, transmet le 27 juillet 1853, à son collègue des Affaires Etrangères et de la Marine, la description d'un nouvel uniforme adopté pour les douze régiments d'infanterie de ligne; les galons remplacent également les épaulettes.

En 1854, le statut des équipages se trouve consigné dans une note répondant à une demande de renseignements d'un pays étranger.

Les élèves de la Marine reçoivent leur éducation à l'école militaire de Bruxelles; ils y sont admis à la suite d'un examen public; ils y restent deux ans; pendant la seconde année ils reçoivent une instruction spéciale sur la navigation et la construction navale, ainsi que de gréement et de manœuvre. Ces élèves sont boursiers et, si les parents sont peu fortunés, l'Etat prend le trousseau, — 600 francs —, à sa charge.

L'examen de sortie est subi devant un jury composé d'officiers de marine et de professeurs d'université. Ceux qui réussissent sont immédiatement embarqués comme élèves de 1re classe (sous-lieutenant). Les élèves destinés aux constructions navales reçoivent le complément de leur formation à l'école du Génie Maritime à Lorient (France) et dans les arsenaux de l'Angleterre.

Après deux ans de mer, les élèves aspirants subissent un examen pratique et, s'ils réussissent, deviennent enseignes de vaisseau (premier lieutenant). Après deux ans encore, nouvel examen pratique et nomination au grade de lieutenant de vaisseau (capitaine). Après quatre ans de service dans ce grade, on peut être nommé capitaine-lieutenant (lieutenant-colonel) et, après avoir servi pendant deux ans en cette qualité, on peut obtenir le grade de capitaine de vaisseau (colonel).

Les équipages proviennent uniquement d'engagements volontaires. Chaque année dix mille jeunes gens, ayant 19 ans accomplis, sont incorporés, dans l'armée; en temps de guerre, il n'y a point d'exemptions même pour les marins au long cours. En temps de paix, les marins au long cours sont exemptés de la milice, s'ils ont plus de deux ans de navigation. Les recrues peuvent opter pour la marine; les mousses sont engagés dès l'âge de 14 ans. Les matelots, — 18 ans, 1,60 m. de taille —, sont divisés en trois classes et subissent un examen pour passer de l'une à l'autre, après avoir servi six mois dans chaque classe.

La marine marchande recrute une partie de son personnel parmi les matelots ayant terminé leur temps de service dans la marine de l'Etat.

Le quartier-maître (caporal) doit avoir servi pendant six mois comme matelot de 1re classe et faire preuve des connaissances requises. Les contre-maîtres (sergents, sergents-major, adjudants) se divisent en trois classes, passent de l'une à l'autre après examen et six mois de navigation dans le grade inférieur.

Les veuves de marins tués dans un service commandé ou morts de leurs blessures endéans les six mois, reçoivent une pension viagère.

Les officiers, sous-officiers, matelots et mousses jouissent d'une pension lorsqu'ils sont reconnus atteints de blessures ou d'infirmités graves provenant de service, ou, lorsqu'âgés de 55 ans, ils comptent trente ans de service.

En août 1844, le programme des études de l'Ecole Militaire pour les aspirants de marine avait été revu et arrêté par le ministre des Affaires Etrangères, comte Goblet. Il comportait un cours de gréement, un cours de manœuvre, manœuvres et évolutions d'une flotte, service intérieur, (devoirs de l'équipage, discipline, comptabilité, codes) artillerie navale.

Il n'était pas toujours aisé de trouver les professeurs compétents. La Hure avait sollicité, en janvier 1855, L. Godtschalck, pour les cours ci-dessus et cet officier s'esquive : « une rechute de mon mal compliqué » d'un antraxe à la jambe... mon médecin ne croit pas à mon rétablisse- » ment complet de tout l'hiver..., le froid, l'humidité, les changements » de température étant très contraires au traitement d'une sciatique » aiguë... ».

En 1857-1858, nous voyons que la section de Marine comprend un cours de construction des navires en bois et en fer, de machines et chaudières des bateaux à vapeur à roues et à hélice, et de la théorie du mouvement des navires à vapeur et à voiles. Ce cours est donné par Mr. Guiette, en 44 leçons.

En 1860, deux aspirants de marine se sont encore préparés à leur examen et le commandant de l'Ecole Militaire le Lieutenant Général Chapelie, écrivit, le 8 novembre 1860, à Mr. le Général Major directeur de la Marine, La Hure, pour demander ses instructions particulières pour le mode d'examen. La Hure rappela alors un incident regrettable qui s'était produit quelques années auparavant, des professeurs d'Université, membres du jury, ayant revendiqué le droit, basé sur la loi du 18 mars 1838, d'interroger les élèves et ne voulant pas accepter sans contrôle, les cotes de mérite données par les examinateurs de fin d'année. Dans une autre lettre (8 décembre), La Hure se référa à un précédent, celui de 1858, qui semble avoir été la dernière année où il y eut un candidat, Mr. Hélin.

Le ministre des Affaires Etrangères fit savoir à son collègue de la Guerre, le 7 décembre 1860, qu'il avait désigné van Haverbeke, commandant la station d'Anvers, président, Dufour, lieutenant de vaisseau de 1re classe et Delcourt, lieutenant de vaisseau de 2e classe, pour faire partie du jury. Les aspirants étaient Ecrevisse, Charles F., et Du Monceau, Lucien C.

La pénurie des officiers de la Marine de l'Etat est révélée par ailleurs par une lettre du 11 août 1854 de La Hure au commandant de la Station d'Anvers. Il y est constaté que les réductions importantes qu'a subies la Marine de l'Etat en 1848 ont éloigné de cette carrière les jeunes gens qui se destinaient à la navigation. Malgré les rappels successifs, un seul candidat s'est présenté depuis cette époque (depuis 6 ans !) à l'école militaire. Les aspirants qui sont destinés à alimenter le cadre des officiers font presque entièrement défaut. Le licenciement des équipages en 1848 a eu également pour résultat de priver la Marine d'un bon nombre de sous-officiers et de matelots intelligents qui se sont enrôlés au commerce.

Le moyen d'y parer serait d'admettre temporairement dans la Marine des jeunes gens possédant déjà le brevet de 2e lieutenant au long cours et qui, après un noviciat de quelques années, pourraient être admis définitivement au service de l'Etat. De cette manière ils viendraient combler « le vide que l'âge ou les infirmités ne tarderont pas à amener parmi les officiers actuels ». D'autre part, après deux ans de service dans la Marine de l'Etat, les volontaires ayant subi l'examen de 1er lieutenant au long cours, pourraient être commissionnés en qualité d'aspirant de 1re classe auxiliaire; après cinq ans de service dans la Marine de l'Etat, dont trois ans en cette qualité, les volontaires, ayant passé l'examen de capitaine au long cours, pourraient être commissionnés en qualité d'enseigne auxiliaire, puis, après deux ans de service dans ce grade et avoir subi l'examen d'enseigne de vaisseau, ils pourraient être admis définitivement dans la Marine de l'Etat en cette qualité.

Le ministre fut d'accord au sujet des propositions faites dans ce sens et le commandant de la station d'Anvers dut faire des démarches pour trouver de bons candidats. La tentative fut illusoire, les candidats éventuels se doutant bien du sort réservé à la Marine Royale.

Un détail qui indique encore l'esprit régnant dans le Corps en 1856. Pour la cérémonie du 21 juillet, une députation composée d'un officier de chaque grade doit être désignée à Ostende et à Anvers. Les officiers de la Marine Royale « pourront se placer dans la tribune réservée à » l'armée, dans les galeries disposées à la place Saint Joseph pour la » cérémonie de la remise solennelle au roi des adresses des Chambres » législatives ». La Hure envoie aux chefs des Stations, — Hoed à Ostende et Dufour à Anvers —, trois cartes d'invitation; le rédacteur de la lettre (15 juillet 1856) avait ajouté : « chaque officier peut amener sa femme » et La Hure supprime cette phrase. Dufour répond qu'aucun

des officiers ne croit avoir besoin de cartes. La Hure se fâche et ordonne à Dufour d'exécuter ses ordres. « A l'avenir vous n'oublierez point de » vous conformer de suite aux instructions qui vous sont données ». Et Dufour répond : « J'ai cru que c'était comme pour les cartes d'invi- » tation à la Cour et comme ces Messieurs avaient dit qu'il n'était plus » besoin de cartes, et qu'ainsi ils conservaient la faculté d'aller ou de » ne pas aller à la cérémonie, je vous ai écrit dans ce sens... Je ne » puis pas vous faire d'excuses ne sachant réellement pas en quoi je » vous ai manqué... »

Ces « Messieurs » ne désirent plus se déranger pour assister à des cérémonies officielles, en uniforme d'officiers d'une Marine, qu'ils croient sacrifiée et en tout cas très critiquée.

L'affaire n'eut pas d'autre suite. Les cartes d'invitation avaient été placées dans un pli destiné à Ostende et ne parvinrent à Anvers qu'après la cérémonie !

Et quelle tergiversation dans l'ultime décision ! On va encommissionner le problème.

Il est vrai que les ministres avaient de graves soucis. A l'intérieur, Rogier avait donné sa démission le 29 septembre 1852, devant la répugnance de son ministère à demander les mesures militaires que requérait l'attitude de l'empereur des Français. H. de Brouckère, qui lui succéda, put faire voter les lois en vue de réprimer les attaques contre les souverains étrangers et pour porter l'effectif de l'armée à 100.000 hommes. A son départ, le 2 mars 1855, P. De Decker présida un dernier ministère unioniste; il démissionna le 30 octobre, à la suite d'une vive campagne libérale, à l'occasion d'un projet de loi tendant à laisser la bienfaisance à l'Eglise. L'unionisme avait vécu. Les Belges, au cours de leur histoire, n'ont pas manqué de se créer des difficultés intérieures dans les moments les plus délicats de la politique internationale. A l'extérieur, Paris demande, le 8 avril 1856, que la Belgique revise sa constitution et Vilain XIIII, la main sur le cœur, déclare à la Chambre : « Jamais » ! Les attaques se renouvellent, en 1858, à cause de l'attitude franche de la presse.

La guerre menace entre la France et l'Autriche. L'Angleterre et la Prusse insistent pour que le gouvernement belge prenne des mesures de défense, la dernière veut un camp retranché à Namur, la première à Anvers. D'importants travaux seront effectués dans cette place. Le roi avait poussé énergiquement ses ministres à accélérer la défense; le projet de Brialmont fut voté le 8 septembre 1859; il fera d'Anvers un réduit militaire protégé par une ceinture de forts avancés.

Napoléon III en profita pour lancer une énergique protestation. Il était en pleine euphorie : Montebello, Magenta, Solférino, victoires excitantes. Mais, sous l'impulsion d'une énergie froide, celle d'un chef sans faille, le matériel belge d'artillerie est remplacé, en 1861.

Entretemps, en 1855, le gouvernement a pris l'engagement devant les Chambres législatives de nommer dans l'intervalle des deux sessions parlementaires, une commission chargée d'examiner les questions diverses qui se rattachent à la marine militaire.

Le 14 juin 1855, le ministre des Affaires Etrangères écrit au comte de Renesse-Breidbach, sénateur, pour le prier d'accepter de faire partie de cette commission, « dans laquelle son expérience militaire serait utilement consultée ». Mr. le sénateur répond affirmativement à la confiance que le gouvernement veut bien lui donner, mais à condition que les réunions se passent à la fin de juillet, « les médecins lui ayant » ordonné d'aller prendre les bains pendant le mois de juillet, souffrant » d'un rhumatisme névralgique, par suite d'excès de travail ».

Un arrêté royal du 1er juillet 1855 institua cette commission, dont firent partie, le comte de Renesse, sénateur, les représentants Coomans, de Wouters, Orts, van Iseghem, le colonel d'artillerie Soudain de Niederwerth; pour la Marine, La Hure, Petit et Guiette; ainsi que Brialmont, capitaine d'Etat-Major. Dans le rapport au roi, le ministre signala qu'il avait fait une large part à la représentation nationale; « il a paru » convenable d'appeler dans la commission des représentants qui dans » leurs discours avaient manifesté une opinion contraire à la Marine. » Leur présence provoquera une discussion approfondie qui rendra plus » facile la présentation du projet définitif devant les Chambres ».

Et voici quelques miettes d'histoire recueillies autour de cette commission.

Le représentant Frans Loos, d'Anvers, répond au ministre qui l'a avisé de sa désignation, qu'il reconnaît volontiers que si l'honorable président de la commission est favorable à l'extension de la Marine (il supposait le contraire), qu'alors la majorité de la commission, même sous le rapport des éléments parlementaires, ne saurait être hostile à la question qu'elle est chargée d'examiner; comme partisan de l'extension de notre Marine militaire, dans une mesure raisonnable, il n'a donc pas lieu de craindre les influences qu'il redoutait et dès lors il n'a pas de motif pour désirer de faire partie de la commission; mais si sa présence peut être agréable au ministre, il accepte. Dosage des influences politiques.

Un général français, Barolet de Puligny, inspecteur adjoint de l'infanterie de la Marine, se met tout entier à notre disposition pour tous les renseignements qu'on pourrait lui demander; et le ministre de la Guerre qui transmet, le 25 août 1855, cette offre à son collègue des Affaires Etrangères ajoute que « cet officier-général qui tient à la Bel-» gique par plusieurs points... serait heureux qu'on lui fournit l'occa-» sion de mériter une décoration belge ». Cette chose-là est certes dite en termes élégants.

Autre incident avec Petit. Le 27 septembre 1855, La Hure lui fait savoir que le ministre, par suite d'un entretien qu'il a eu avec lui, Petit, à bord du brick, était disposé à lui annoncer lui-même de vive voix que Mr. van Haverbeke serait, pendant son absence ([41]), désigné pour le remplacer dans la commission; le vicomte Vilain XIIII accorde une audience à Petit s'il désire avoir un entretien avec lui. Et Petit répond en priant La Hure de remercier le ministre des Affaires Etrangères de l'audience qu'il veut bien lui accorder et dont il ne profitera pas, attendu qu'il n'a rien de particulier à dire « à ce haut fonctionnaire ». Les rapports entre ministre et agents de l'Etat, à cette époque, étaient assez étonnants. Un arrêté royal du 3 octobre 1855 consacre la nomination de van Haverbeke en remplacement de Petit.

Une note datée d'Anvers le 20 octobre, signée « L'Auteur », figurant dans un dossier de La Hure, a pu inspirer les membres de la commission à qui elle était destinée. Elle contenait des propositions saines et bien étudiées.

Elle rappelle que les divers écrits qui ont attiré l'attention des Chambres sur l'état de notre marine militaire traitent la question à un seul et même point de vue : la création d'une flottille à vapeur pour la défense de l'Escaut. Or, il faut séparer ce problème de celui de la protection du commerce maritime, en créant deux espèces distinctes de matériel pour le service naval.

La marine militaire est, pour les petits Etats, une création nécessaire, un élément de la prospérité publique; en temps de paix, elle est le représentant du pouvoir exécutif, la force légale que le commerce et l'industrie doivent être certains de pouvoir requérir en tous lieux, pour veiller à leurs intérêts; c'est par elle que l'appui immédiat et énergique du gouvernement est donné au corps consulaire.

---

(41) Campagne du brick p. 182 et suivantes.

« L'Auteur » expose ensuite les tentatives des Etats maritimes allemands à la Diète germanique pour donner à leur commerce l'appui d'une marine militaire fédérale. Avant 1840, la Diète avait reconnu la nécessité de celle-ci, puis, la Prusse avait voulu créer une marine pour la protection des Etats du Zollverein. La révolution de 1848 et les nécessités créées par le blocus des ports allemands aplanirent bien des obstacles, (les officiers « libérés » en Belgique venaient à point pour aider à la création de la marine allemande) et la Diète vota les fonds pour l'organisation d'une flotte. A cette époque, la seule ville de Hambourg arma une frégate et une corvette à voiles, ainsi que trois corvettes à vapeur et trois canonnières. Lorsque les efforts faits de 1848 à 1852 pour créer et maintenir la flotte fédérale (pour laquelle il fut dépensé près de dix-huit millions) eurent échoué devant les difficultés de politique intérieure, la Diète, dans ses séances du 27 décembre 1851 et 16 février 1853, fit appel aux Etats Confédérés pour former trois escadres, l'une à entretenir par l'Autriche, l'autre par la Prusse et la troisième par les autres Etats. Des conférences furent tenues à Hanovre, les 20-23 mars 1852, conférences où 21 Etats furent représentés, où furent fixées les participations de chacun. Des susceptibilités politiques firent échouer ces tentatives; cependant la Prusse persévéra à créer une escadre sur la Mer du Nord; elle possédait déjà des frégates et des corvettes à voiles.

De toute façon, en Belgique, les besoins de la défense exigent une marine militaire. « On veut faire d'Anvers le boulevard de notre indépendance et le refuge de notre nationalité »; il faut compléter ses fortifications sur le fleuve, par l'annexion d'un certain nombre de casemates flottantes ou canonnières à vapeur, armées d'une puissante artillerie. Ce matériel doit être monté par des marins, avec une instruction militaire; il faut les former et les maintenir en temps de paix.

Une flotte également est nécessaire pour la protection de notre commerce, pour le développement des affaires. Les négociants commencent à diriger leurs entreprises vers les Echelles du Levant, la Côte occidentale d'Afrique, les Antilles, l'Amérique du Sud, la côte ouest d'Amérique, l'Indo-Chine; il faudra y ajouter plus tard la côte orientale d'Afrique, où des opérations commerciales ont déjà été projetées par des Belges; puis, il y a encore la surveillance de la Mer du Nord, où nous envoyons plus de cent navires de pêche durant six mois de l'année. Voilà, huit zones d'action qui demandent chacune la présence ou l'emploi d'un navire de l'Etat. Avec le matériel de réserve, il faudrait

douze bâtiments, six corvettes à voiles pour les croisières lointaines et six avisos à vapeur.

Pour la création et le maintien de cette flottille, il faut prévoir environ trois millions par an. « L'Auteur » justifie l'adoption du matériel, son prix, le taux d'amortissement, la durée des campagnes; il établit un programme pour la formation des équipages, — 1400 hommes —; le cadre des officiers, leur traitement; incidemment il suggère que le chef de la direction d'une institution qu'on réorganise soit pris en dehors du Corps; dans le cas actuel, il serait avantageux qu'il soit un fonctionnaire civil; c'est le seul moyen d'éviter des luttes de jalousie et d'amour-propre qui ne peuvent manquer de se produire et qui n'ont que des résultats désastreux pour le service. « L'Auteur » devait connaître la situation interne de la Marine Royale.

D'autres pamphlets avaient vu le jour.

L'un imprimé, en 1855, à Ostende (chez Daveluy, rue Saint Thomas), s'adressait à messieurs les membres de la commission appelée à décider de l'avenir de la marine militaire et s'intitulait : Réflexions sur le service que le Corps est destiné à rendre à la Belgique, par un officier de l'arme.

L'auteur cite les avantages pour le pays d'une marine pour ses intérêts généraux, ses défenses de côtes et de fleuves, l'extension de son commerce et son protectorat, ses vues à venir vers certaines idées de colonisation, l'émigration qui deviendra nécessaire au point de vue de l'augmentation progressive de sa population, ses rapports diplomatiques transmaritimes, l'hydrographie de son littoral, ses constructions navales, la formation de marins pour sa marine marchande, le développement de tant de sciences diverses, physiques et naturelles, l'illustration, enfin, de sa gloire nationale...

Il faut un certain nombre de navires, qui composeront sa force maritime naviguante ou extérieure, avant et indépendamment de celle dont elle peut se sentir le besoin pour la défense de l'Escaut, qui est le complément de celle d'Anvers. Il les faut pour aviver le commerce d'exportation, exciter ses tendances pour les expéditions lointaines, et faire progresser l'industrie manufacturière, être sans cesse à la piste de tous les débouchés qui peuvent s'ouvrir sur tous les points du globe. Observation parfaitement exacte; le Belge suivait la voie facile de laisser faire son commerce extérieur par ses voisins, grands commerçants, et cette politique fut suivie par des générations.

L'officier commandant un navire de l'Etat, ou bien l'agent commercial indépendant, se présentant sur un navire de guerre, sont seuls

appelés à pouvoir parvenir à un pareil résultat d'une manière efficace... L'auteur se réfère aux réflexions insérées dans une courte brochure, publiée à Anvers et imprimée chez Jouan, de cette ville, en juillet, réflexions émanant d'un officier de marine « très compétent sur la matière ».

Quelques exemples extraits de nos Annales maritimes montrent que, malgré les moyens infiniment petits que nous possédons, la marine militaire a sérieusement protégé le commerce. En 1848, le capitaine de l'« Ambiorix » signale que le brick « Duc de Brabant » lui rend les plus éminents services, sous tous les rapports, dans les eaux de Valparaiso. Le « Louise-Marie » vient en aide, à la côte d'Afrique, à la barque « Emma », dans une situation critique. Un navire suédois, « à une époque précédente » est sauvé d'une perte totale par l'équipage d'un de nos bâtiments de guerre, dans les eaux de l'Escaut (canonnière n° 7, capitaine Claeys). Un brick autrichien doit le sauvetage de sa cargaison et de sa coque à l'Etat-Major et à l'équipage du brigantin « Les Quatre Journées », capitaine Heyde.

Nécessité d'une marine ! Au point de vue des équipages l'auteur cite un fait : une révolte poussée, dans ses plus extrêmes limites, dans les cadres de notre marine marchande. « Sur la place publique d'An- » vers, nous avons vu trancher la tête à des marins qui avaient trai- » treusement assassiné leurs officiers à la mer, parce que, peut-être, » ceux-ci n'avaient pu les déposer à bord d'un navire de guerre national » à l'étranger et les remplacer par des hommes disciplinés et incapables » de s'associer à d'aussi atroces forfaits ».

Il ne faut pas une grande flotte. Une corvette bien armée suffit en Chine, au Japon, à la côte d'Afrique, dans toutes les îles de l'Australie et de la Polynésie, ou dans les archipels de l'Océan Pacifique. Il suffirait d'expédier un brick, comme le « Duc de Brabant », au Japon pour arriver à établir un traité de commerce avec un archipel si riche de produits de toutes espèces, et voisin de cette mer de Chine, « sur » laquelle la poignée d'officiers qui nous restent, a effectué treize cam- » pagnes, pour en ouvrir le chemin à notre commerce ».

La Belgique ressentira, tôt ou tard, le besoin de se fonder une colonie, dans l'intérêt du trop plein de sa population. L'auteur cite le travail de J.B. Lauwers, avocat, sur le paupérisme en Flandres; il faut diriger le trop plein des populations, non pas vers les contrées meurtrières de la Vera-Paz, « où nos Flamands n'ont trouvé qu'un vaste tombeau », mais vers des parages où le ciel est bienfaisant et le sol fertile. Là, ceux dont nous aurons été obligés de nous débarrasser,

pourront vivre heureux et, s'ils sont loin de la patrie, du moins resteront-ils sous son égide, sous sa protection ! Et la colonie deviendra un débouché considérable qui relèvera notre industrie. Il n'y a point de colonie sans marine. La Belgique a des ressources suffisantes; le paupérisme (le fonds de chômage de nos jours) a coûté aux pouvoirs publics douze millions de francs en 1847, « douze millions distribués, » en aumônes et en secours, dans une seule année et dans une seule » province, pour ne pas atteindre le but que l'on se proposait ».

Où coloniser ? L'Amérique méridionale est ouverte à tous. L'Espagne se débarrasserait volontiers d'une et même de plusieurs de ses Iles Philippines...

L'auteur esquisse ensuite une organisation d'une marine de dix bâtiments de mer, qui ne soit pas un simulacre de marine qui est la risée de l'étranger et de ses propres concitoyens. Quand on veut une marine, ce n'est pas au moment où l'on en a besoin, qu'il faut la vouloir, mais longtemps, et toujours, parce qu'en marine rien ne s'improvise, pas plus les bâtiments que les hommes.

Quant à l'Escaut, il faut une marine intérieure, mais c'est plus un corps de mariniers que de marins, pour équiper la demi-douzaine de canonnières rapides propres à défendre l'Escaut; l'expérience a été faite ailleurs, notamment dans la Mer d'Azoff et dans la Baltique; le projet du capitaine Brialmont qui a été inséré, en 1854, dans le Journal de l'Armée, présente tous les avantages possibles.

Mais, s'il n'y avait que cette marine intérieure, il serait équitable de licencier, avant tout, le personnel actuel de la Marine, parce qu'il ne serait pas juste de forcer les officiers de marine, qui ont embrassé cette carrière pour naviguer, à voir aboutir leurs études, leur science nautique et leur pratique maritime à une éternelle station dans un fleuve.

Une autre étude « De la Marine Militaire dans ses rapports avec le commerce maritime » par un officier de marine, avait paru en octobre 1855, et exposait spécialement les services que la marine militaire est appelée à rendre au commerce et à l'industrie nationales. « La » Marine élève les petits Etats; quand elle manque aux grands, ils » déchoient ».

Les Belges, ne jouissant d'aucune protection à l'extérieur, n'osent aventurer leur vie et leur fortune dans des contrées dont les populations, à peine entrées dans la vie de la civilisation, sont toutes hostiles aux Européens, ne se soumettant qu'à la force que possèdent peu de maisons de premier ordre, capables d'établir des succursales.

Nos industriels sont forcés de consigner leurs marchandises à des maisons étrangères, qui les déprécient sur les marchés où elles sont livrées, opèrent mal les retours, et sont, par ces motifs, forcés de renoncer aux expéditions lointaines. Remède : établissement de comptoirs commerciaux subsidiés par l'Etat, ne recevant que des consignations belges et protection de ces comptoirs par quelques navires armés. L'honorable Mr. Cateaux-Wattel, d'Anvers, a mis à exécution ce projet, rappelle l'auteur, en établissant à Rio de Janeiro une succursale de sa maison d'Anvers, dirigée par Mr. Pécher, notre consul, qui est son beau fils.

La Belgique ne peut se laisser devancer par la Prusse, par l'Allemagne toute entière; il nous reste tant à faire pour le commerce et l'industrie; tant de pays offrent des débouchés considérables ! Que la Belgique sache profiter de l'heureuse situation dans laquelle elle se trouve, une situation semblable ne se retrouve pas deux fois dans la vie d'un peuple.

Après avoir examiné nos possibilités commerciales avec les Indes Orientales, pour lesquelles la Belgique n'est que la succursale de l'Angleterre, nos négociants se fournissant à Londres à cause de la différence de fret, et celles de la Chine, où nous manquons de protection armée, tout comme dans les pays de l'Amérique, côte occidentale, Chili, Pérou, Amérique centrale, Californie, l'auteur revient à la côte occidentale de l'Afrique, qui a été si souvent explorée par le « Louise-Marie ».

Il rappelle qu'il y a plusieurs années, des fabricants belges d'huile, qui s'approvisionnaient d'arachides par l'intermédiaire de Londres, conçurent l'idée de les acheter directement sur la côte d'Afrique, et envoyèrent un navire national, qui en prit une cargaison en Gambie contre traite. Le pavillon belge fut admis avec empressement, et, à son retour en Belgique, l'on monta une seconde expédition, cette fois avec une partie de cargaison composée de tissus, armes, poudres, genièvre, etc. et l'on se présenta devant la colonie anglaise de Bathurst. Les Anglais fermèrent Sierra Leone et la Gambie en voyant cette concurrence.

Le Sénégal, possession française, nous est interdit depuis nombre d'années et dans les colonies portugaises, nos produits sont frappés d'un droit prohibitif.

Il nous reste une étendue de côte assez considérable, traversée par un grand nombre de rivières qui n'appartient qu'à des chefs indépendants, et chez lesquels nous sommes évidemment admis sur le pied d'égalité avec les grandes nations industrielles européennes. Mais ces

contrées sont la propriété d'une multitude de petits rois ou chefs, qui sont constamment en guerre, et qui tiennent le pays dans une agitation perpétuelle. Cependant les traitants français et anglais peuvent continuer leurs affaires, par la protection armée dont les entourent toujours leurs gouvernements.

Que l'on se pénètre bien de cette vérité : sans bâtiments armés pour protéger ses débouchés, notre industrie marchera toujours à la remorque des autres nations. Les vaisseaux, sachons-le bien, sont, par la force des choses, les anneaux de la chaîne qui réunit en un seul peuple, les membres épars de la grande société humaine.

Nous avons à dessein relevé l'argumentation de ces auteurs anonymes, car elle reflète les soucis d'un grand nombre de dirigeants à cette époque. Déjà, les richesses des terres africaines sont connues et exploitées; il y reste une possibilité belge. L'héritier du trône ne l'ignore pas; il suit de très près toutes ces polémiques, toutes ces idées, ces essais, ces suggestions... Le fruit mûrira, pour le jour où Léopold II trouvera l'occasion et créera les moyens de le récolter.

Revenons à la commission. Elle demande que le ministre de la Guerre lui communique le rapport dressé par une commission chargée d'étudier la question des batteries flottantes. C'était une nouveauté dont on espérait merveille. Ce qui fut fait. Ce rapport établi par le Major d'artillerie Neuens et l'Ingénieur Guiette, relate leur voyage en Angleterre où cinq de ces batteries étaient construites ou en construction. Pour l'Escaut, ce matériel serait peu efficace en défense, ne pourrait remonter le courant en tous temps, peu maniable; l'avantage reste aux batteries de côte. On peut y ajouter des barrages et des canonnières à vapeur de grande vitesse.

Le 19 novembre 1855, l'Ingénieur Guiette se rendit à Paris pour se renseigner sur les batteries flottantes en France. Ce matériel était le même que celui réalisé en Angleterre; « les plans de ces bâtiments » dont l'idée première appartient réellement à l'Empereur, ont été com- » muniqués au gouvernement anglais par celui de France ». Guiette confirme son avis : la commission ne devrait pas proposer la construction de batteries flottantes pour la défense de l'Escaut.

La commission s'intéressera aussi aux ressources en hommes qu'offraient certains établissements pour former des matelots. Le directeur des Ecoles de Réforme de Ruysselede répondit que, dans le courant de 1856, son établissement pouvait fournir 50 jeunes gens âgés de 16 à 18 ans pour entrer comme « volontaires » au service de la Marine

de l'Etat; la Marine pouvait compter au moins sur un pareil nombre, chaque année; si cette nouvelle voie venait à être définitivement ouverte, le directeur donnerait un plus grand développement à l'institution de l'école des mousses (42).

L'héritier du trône suit de près les travaux de la commission. Son père, qui connaissait l'histoire de l'Angleterre et de ses traditions, qui savait qu'un seul règne, celui d'Elisabeth, avait orienté définitivement la nation vers la mer et les conquêtes coloniales, et que cette puissance va, de ce fait, régner pendant trois siècles sur les sept mers du monde, lui a fait partager avec enthousiasme les aspirations d'expansion coloniale. Léopold I[er] n'a pas hésité à y engager des fonds de sa liste civile.

Le fils aura ainsi le même souci d'expansion et de défense du pays. Il sera admirateur de l'Angleterre et de ses hommes d'Etat. Il investira tôt des capitaux dans l'entreprise du canal de Suez, dont nos rois connaissaient toutes les données et les projets.

Le futur Léopold II, à vingt ans, fit son premier discours au Sénat, le 27 mars 1855, parlant de l'expansion de la Belgique, en Asie Mineure, déplorant l'insuffisance et la mauvaise organisation de nos entreprises commerciales à l'étranger.

Le 13 janvier 1856, il fait mander au ministre des Affaires Etrangères par M. Burnell, son aide de camp, de Windsor Castle où il se trouve, qu'il désire profiter de son séjour en Angleterre pour examiner quelques constructions navales et particulièrement le système des batteries flottantes dont la commission maritime aura à s'occuper; pour faire cet examen avec fruit, il est nécessaire que S.A.R. soit accompagnée d'une personne compétente et Mr. Guiette, étant occupé à faire le rapport de la commission, le prince demande d'envoyer à Londres Mr. Sadoine, ingénieur à Ostende; cet officier doit se trouver à Londres le vendredi 18 et retourner le samedi 19 de sorte que « sa mission ne le » détournera pas de son service habituel et n'entraînera que peu de » frais ». Le futur roi n'ignore pas les soucis d'économie de nos gouvernants; il connaît aussi les hommes et choisit directement les compétences. Ayant suivi, dès le début, les travaux de la commission, il désire se rendre compte lui-même de la valeur de ce matériel. Son souci de la défense du pays est déjà manifeste.

(42) Il existait dans cette école un modèle de bateau avec gréement pour l'enseignement donné aux élèves.

Sadoine fait savoir à La Hure d'Ostende, le 22 janvier, qu'il a accompagné le duc de Brabant dans les visites qu'il a faites à différents chantiers de construction anglais, dans le but d'examiner des canonnières, à batteries flottantes. Après avoir parcouru les bassins de Blackwall et les chantiers environnants, S.A.R. demande à Sadoine d'en visiter d'autres et de lui faire un rapport sur ces sortes de constructions, en lui ordonnant de rester à Londres quelques jours de plus...

La commission, après avoir jeté les bases de l'organisation de la marine et indiqué le but à atteindre, ainsi que les conditions à remplir par les navires de guerre dont on avait reconnu la nécessité au double point de vue de la défense et de la protection du commerce maritime, chargea une sous-commission d'établir d'une manière précise et pratique la force, l'armement, l'équipement de ces bâtiments, et d'évaluer les dépenses nécessaires, pour assurer au pays les avantages qui résulteront, comme les délibérations l'avaient prouvé, de la création d'une marine militaire proportionnée à ses ressources.

Le rapport de cette sous-commission fut établi par Mr. Guiette et revu par La Hure. Il y était dit que la découverte de l'hélice avait modifié presque tous les principes constitutifs des bâtiments de guerre. Pour les stations permanentes à l'étranger devant être établies dans la Mer du Nord, à la côte occidentale de l'Afrique, à la côte orientale de l'Amérique du Sud, à la côte occidentale de l'Amérique, à Singapour, il fallait 4 corvettes à hélice de 140 chevaux, portant 12 canons obusiers de 30, 4 goélettes à hélice de 110 chevaux, armées de 6 canons obusiers de 30, 6 canonnières (pour l'Escaut) de 80 chevaux portant 2 obusiers de 22.

D'après le nombre d'hommes dont la Marine aurait été composée, (946 sur pied de paix et 1412 sur pied de guerre), et l'engagement étant de 10 ans, il aurait suffi de prendre chaque année 50 mousses et de réserver 40 engagements à des miliciens ou volontaires du littoral.

Un bataillon spécial était prévu pour fournir la garnison des forts du Bas-Escaut; il devait relever du ministère de la Guerre. Mais les hommes pouvaient être embarqués sur les navires de l'Etat et alors dépendaient de l'autorité navale.

La solde, les grades, les vivres et indemnités de vivres à la mer étaient réglés. Le budget annuel normal (Frs. 2.678.502,83 contre 553.231 frs. à ce moment) était établi, de même que les budgets transitoires (5 ans), le matériel ne pouvant être construit que progressivement.

Le 7 février 1856, le président de la commission, comte de Renesse-Breidbach, adressa au vicomte Vilain XIIII, les procès-verbaux des séances des 10, 15, 25, 26 et 29 octobre 1855 et des 2 et 7 février 1856, les « principaux discours » prononcés dans ces séances, formant 8 annexes, et le rapport de la commission de la Marine adopté dans la séance du 7 février.

Le 14 février, le ministre fait savoir aux membres de la commission qu'il avait pris une « connaissance sommaire de l'intéressant rapport »; avant d'en faire l'objet d'une étude approfondie, il tenait à les remercier, et, « quelle que soit la résolution que je croirai devoir » prendre au sujet de la marine militaire, je m'engage à faire publier » votre remarquable travail dans le Moniteur et dans les documents » parlementaires ». Que de réticences et comme on sent que Vilain XIIII n'est pas convaincu qu'il doit défendre la Marine, à travers tout !

Le 20 février, il envoie les documents à son collègue de la Guerre, en lui demandant de faire connaître son opinion sur la question posée par la majorité de la commission, à savoir : la nécessité d'une marine militaire pour la défense de la place d'Anvers. Or, c'était l'accessoire, cette défense. Le ministre cherchait appui ailleurs.

Le 14 juin, le ministre de la Guerre lui fait part de ce qu'une question concernant la défense de l'Escaut ne paraît pas avoir fait l'objet d'une étude assez complète; c'était celle de l'établissement des barrages pour s'opposer à l'invasion du Bas-Escaut; il proposa de nommer un comité consultatif pour l'examiner; en feraient partie : le colonel Soudain de Niederwerth, président, cinq autres officiers et pour la Marine van Haverbeke, Guiette et Donnet, inspecteur du pilotage; secrétaire, le capitaine du génie Wynants.

Le ministre inscrit au crayon, en marge de cette lettre : « J'y con- » sens, mais il sera bien entendu que si les conclusions de cette commis- » sion démontrent la nécessité d'une marine militaire, l'administration » de la Marine passera sous les ordres de M. le ministre de la Guerre. » Je n'en prends pas la responsabilité ».

Cette fois, c'est une déclaration franche et nette, mais confidentielle. Pour Vilain XIIII la Marine est condamnée. Et La Hure connaît cette opinion.

Le ministre répond cependant à son collègue qu'il ne voit pas d'inconvénient à voir constituer le comité.

Ce comité se rend sur place. On loue le bateau à vapeur « Duchesse de Brabant » appartenant au chemin de fer du Pays de Waes et son

directeur-gérant, Mr. Prisse, réclame le montant de 57,90 francs pour cette location.

Le 27 septembre, le ministre de la Guerre, Greindl, donne son opinion sur les conclusions de la majorité de la commission maritime. Il a réuni un comité composé d'officiers généraux et supérieurs. Ce comité a conclu que l'emploi de quelques bâtiments légers est jugé nécessaire pour surveiller le cours du fleuve et assurer les communications, qu'il est nécessaire de créer un personnel de marine pour monter les bâtiments et exécuter les manœuvres pour l'établissement de barrages; mais que la Marine de toute façon ne doit pas être une marine de combat pour la protection du fleuve et qu'il ne semble pas qu'une force navale soit de nécessité absolue pour la défense directe des forts de l'Escaut et d'Anvers. D'autre part, le travail de la commission qui examine la question des barrages se présente d'une manière très satisfaisante; quand elle sera arrivée à des conclusions définitives, on pourra évaluer le nombre de marins nécessaires, le coût du matériel, considéré au point de vue de la défense de la place d'Anvers, car le ministre de la Guerre n'a pas dans ses préoccupations le problème de la marine militaire proprement dite.

Le 1er janvier 1857, Petit, chef de la section d'Anvers, annonce au Général Major (43), Directeur Général La Hure, que van Haverbeke ne peut assister à une réunion du 5 de la commission de Marine, et envoie le certificat médical du chirurgien de la goélette Major Célarier, qui constate que le commandant du navire souffre depuis longtemps d'adénites chroniques multipliées et d'un rhumatisme de l'articulation temporo-maxillaire qui a pris un caractère d'acuité et s'est compliqué d'un mouvement fébrile qui le forcera à garder pour quelque temps la chambre. Petit le remplacera à la commission.

Il y aura encore des plaidoyers pour et des plaidoyers contre la Marine.

Les conclusions de la commission générale, adressées au gouvernement le 7 février 1856, furent connues du public par la publication au Moniteur du 24 mai 1856 du rapport et des procès-verbaux des séances.

---

(43) Un arrêté-royal du 25 juillet 1856 détermina la grande et la petite tenue des officiers de marine du grade de général major. Ce seront les mêmes épaulettes, broderies, écharpe, galons et marques distinctives que celles adoptées pour les officiers de ce grade dans l'armée de terre.

La majorité avait décidé affirmativement la question de savoir s'il y avait nécessité pour la Belgique d'avoir une marine militaire. Pour arriver à cette solution, on avait fait valoir surtout les intérêts du commerce de la Belgique et ses relations lointaines; « Sur ce point tous nos agents consulaires sont unanimes »; lisait-on à la page 1758 du rapport.

Le consul général de Belgique au Chili et au Pérou, Mr. Derote, protesta contre cette déclaration et par des notes du 12 février, du 29 avril et du 26 juin 1857, donna son opinion. (En transmettant ces notes à La Hure, le secrétaire général du Département des Affaires Etrangères avait fait observer que seuls les consuls résidant dans les ports visités par les navires de l'Etat avaient reçu une circulaire demandant leur avis sur la nécessité d'une marine de guerre pour le commerce belge).

Mr. Derote affirma que le commerce s'étend et s'agrandit par l'émigration, par des succursales, et non point par la présence de navires de guerre. Le Belge n'est pas porté à quitter son pays. La présence d'une corvette belge de 12 canons dans le port de Valparaiso, n'y amènera pas un Belge de plus, si ce n'est les hommes de l'équipage, que l'on sera obligé de composer en partie d'étrangers, comme on peut le voir dans la composition de notre marine marchande (44).

Ce n'est pas à cause du défaut de protection que les négociants belges n'ont pas pris pied sur les rivages de l'Amérique du Sud. Le commerce est pacifique par sa nature; il ne peut exister ou s'étendre que par des procédés pacifiques, par des relations amicales.

Ce qui protège efficacement le commerce lointain, ce sont les traités de navigation, les intérêts communs, ou les bonnes relations diplomatiques, qui amènent peu-à-peu d'utiles entreprises et des avantages réciproques. Mr. Derote se rallie à la minorité de la commission et transmet encore des opinions d'autres personnalités dans ses notes ultérieures.

Du moment où un capitaine d'un navire de guerre interviendrait dans une affaire commerciale ou dans une discussion diplomatique, il ferait plus de mal que de bien à la cause belge, parce que l'on verrait en lui l'intervention de la force, et que sa force serait trop insuffisante pour se faire craindre.

---

(44) Ceci n'était pas entièrement exact; la sous-commission avait eu le souci et cherché les moyens d'avoir des marins belges.

Les discussions publiques qui ont lieu dans les Chambres belges, l'exécution de nos chemins de fer, les souscriptions prises par l'Etat au chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Cologne, les projets de loi qui se sont succédés en faveur de l'industrie et du commerce, ainsi que les traités conclus ou négociés avec toutes les nations, et récemment encore, les sommes portées au budget pour l'établissement de services de navigation à vapeur vers les Etats-Unis, le Brésil et les échelles du Levant, témoignent hautement aux yeux des étrangers, de la protection puissante et éclairée que le gouvernement belge accorde au commerce.

Il est possible qu'un navire de guerre belge fut utile sur la côte d'Afrique, si notre haut commerce est disposé à tenter sur des côtes encore sauvages, des opérations importantes. Mais, en général, la majorité de la commission de la Marine s'est singulièrement méprise sur la situation actuelle des choses, lorsque, pour appuyer le projet de créer une marine de guerre, protectrice du commerce elle a cherché ses exemples dans les événements du 17e et 18e siècles, et dans l'histoire de la Ligue hanséatique. Ce que l'on remarque aujourd'hui dans les relations des peuples des deux hémisphères, c'est une tendance à la liberté commerciale et au respect du droit des gens.

Le Consul de Belgique à Lima, Mr. Ange Richon avait donné son avis à Mr. Derote, le 6 juin 1857; il estimait que la présence d'un navire de guerre belge sur la côte serait d'un effet restreint et ne compenserait pas les frais qu'elle occasionnerait; il y a d'autres moyens plus efficaces d'étendre les relations belges dans ces parages, « si tant » est qu'il soit possible de faire prendre aux habitudes du commerce » d'un pays, une pente autre que celle qu'il suit, ordinairement par » routine ou par intérêt ».

« A la suite des grandes découvertes faites dans les mers loin- » taines, pendant les XV^e^, XVI^e^ et XVII^e^ siècles, les nations puissantes » de l'ancien monde mirent toutes leurs ressources en jeu pour se créer » des marines de guerre importantes, afin de s'arracher les unes aux » autres les pays nouvellement découverts et pour assurer exclusivement » et par la force, à leurs nationaux le commerce avec ces nouveaux » marchés... Il est clair qu'alors une marine de guerre était l'auxiliaire » indispensable, non seulement de la marine de commerce, mais du » commerce lui-même, puisqu'elle servait à garder le plus de colonies » lointaines possible et à assurer l'exploitation des produits de ces pays » par les commerçants de la mère-patrie, en même temps qu'elle obli- » geait les habitants de ces contrées à ne consommer que des objets

» produits et importés par les nationaux des navires armés qui les » gardaient. »

« Aujourd'hui tout est changé, le droit public maritime chez de » grandes nations vient même de subir... des modifications telles que » l'on est en droit d'espérer voir avant longtemps le commerce régu- » lier affranchi des risques que lui fesaient courir les corsaires ennemis » en temps de guerre. »

« Et je ne puis m'empêcher de trouver que nous vivons dans un » temps bien meilleur que celui dont il est fait mention à la page 1786 » du rapport, où l'on dit, en parlant du temps prospère de la Hanse, » qu'un demi siècle après (1422) elle déclara la guerre aux Anglais, » se saisit de leurs vaisseaux sur toutes les mers, ravagea impitoyable- » ment leurs provinces maritimes et fit pendre leurs principaux négo- » ciants aux vergues des vaisseaux hanséates. »

« Ma foi, je ne puis croire que cette époque puisse avoir été jamais » un temps glorieux pour ceux qui commettaient de pareils actes... »

Le commerce est sorti de cette époque de « stupide barbarie »; il est presque libre partout et protégé. Si la Belgique n'a pas de grandes relations commerciales, si les capitalistes belges n'osent pas aventurer leurs fonds dans les constructions navales, si les fabricants timorés préfèrent une vente sûre de leurs produits chez eux, à prix modique, aux chances incertaines d'expéditions lointaines, les causes de ces hésitations et de ces craintes se trouvent, non dans l'absence d'une marine de guerre, mais dans le caractère et dans le génie même du peuple...

Cet avis constatait un état de chose parfaitement exact. Il reflétait les idées nouvelles de bien des dirigeants dans l'euphorie d'un libéralisme étendu à toutes choses, réaction salutaire contre un protectionnisme absolu, un nationalisme intransigeant; mais on oubliait que les causes premières de ce « caractère » des Belges se trouvaient dans leur isolement politique, une limitation artificielle de leur activité, que les Hollandais, avec la connivence des autres Etats d'Europe, avaient imposé — par la « force barbare ». Le Belge était « déformé » par deux siècles et demi de « claustration ».

Mr. Richon ajoutait cependant que s'il était prouvé qu'il soit nécessaire qu'une marine de guerre soit organisée en Belgique pour la défense du pays, ce n'est plus une question d'argent, c'est une question d'existence et de dignité nationale.

Il met le doigt sur l'erreur commise par la commission, la formation d'une marine de guerre ne devait plus se justifier uniquement par

le besoin de protéger le commerce, mais pour son expansion et pour la défense du pays lui-même. Il est vrai que le pays refusait de comprendre, à ce moment, le problème tel qu'il aurait dû se poser.

Mr. Vlemincx, capitaine belge du génie, professeur à l'école militaire du Pérou à Lima, donne le 12 juin 1857, à Mr. Derote, un avis conforme. Il est certain que la présence prolongée (en surveillance) d'un bâtiment belge aussi faible que ceux dont il est question, ne serait que ridicule. Le capitaine pense que nous avons le défaut des petites nations qui veulent en tout imiter les grandes. Nous risquons de nous fourvoyer. Cela doit arriver principalement aux Belges qui n'ont pas voyagé. « Si je n'avais pas quitté la Belgique, si je n'avais pas vu » ce que j'ai vu depuis un an, je raisonnerais tout autrement..., fort » probablement, je parlerais comme mon ami Brialmont rapporteur de » la commission ». Légère pointe d'humeur d'un collègue expatrié...

Cependant, il aurait voté pour l'établissement d'une marine militaire, parce qu'il la croit nécessaire pour la défense des côtes et tout à fait indispensable pour celle de l'Escaut, nécessaire aussi pour la protection de la pêche; utile dans certains cas pour l'établissement des relations commerciales dans des pays neufs, à demi-sauvages, où la force est nécessaire pour défendre le droit; illusoire la pensée de la grande influence qu'aurait cette marine sur l'extension du commerce dans des pays tels que le Chili, le Pérou, et d'autres.

LIQUIDATION

La marine militaire va se liquider toute seule. Plus personne ne croit à son maintien. Officiers et équipages, découragés, se désintéressent de leur métier.

Janvier 1858. Deux incidents caractéristiques.

A Anvers, existait une « Société Militaire » dont faisaient partie les officiers de la place. A la suite de l'exclusion du local d'un journal « Le Précurseur d'Anvers », journal qui s'était complu, à plusieurs reprises, à jeter le ridicule et la calomnie sur la Marine de l'Etat (il eut des imitateurs), le Lieutenant de Vaisseau Dufour, ainsi que d'autres officiers de la Marine, donnèrent leur démission, en alléguant qu'on n'y mettait presque jamais les pieds; que les autres sociétés, l'« Harmonie », « La Zoologie », ne considéraient pas ces officiers comme faisant partie de la garnison, puisqu'ils n'étaient jamais invités aux fêtes; que le contrôle du théâtre ne les admettait pas davantage comme tels au « parquet militaire ». Le commandant de la station d'Anvers fut d'un

avis opposé; pour des motifs de dignité et de haute convenance; il fallait que les officiers de Marine conservent le contact avec leurs collègues de l'armée pour que l'« estime soit basée sur la connaissance réciproque ». Le Général-Major La Hure, consulté, écrivit le 3 janvier 1857 à Dufour pour lui conseiller de rester dans la « Société Militaire ».

Le même mois, van Haverbeke, signala à La Hure (12 janvier 1858) les embarras excessifs qu'il éprouvait avec les équipages, depuis la rentrée des bâtiments de l'Etat (brick et goélette) dans le 2e bassin d'Anvers. Les matelots débarquaient pendant la nuit, se livraient en ville à des scènes scandaleuses, qui donnaient lieu de la part des autorités civiles et militaires à des plaintes continuelles. Les moyens de répression étaient insuffisants; pour éviter une désorganisation complète, il aurait fallu les mettre à la prison cellulaire, mais ce n'était pas une peine disciplinaire. La Hure donna l'ordre de mettre les navires en rade. Van Haverbeke en signala le danger; pourrait-il en cas de gel, reprendre sa place dans le bassin ? Le « Louise-Marie », en 1856, eut le cuivre enlevé jusqu'à deux pieds au-dessous de la flottaison, en un seul nuit, par suite de l'arrivée inattendue des glaces. La Hure obtint du capitaine du port que les navires pourraient rentrer au 2e bassin, en cas de glaces. Le 22 janvier, les bâtiments reprirent leur mouillage en travers du chantier de la Marine (à la Tête de Flandre).

En attendant, le gouvernement n'avait toujours pas pris de décision.

Le 10 mai 1858, le ministre des Affaires Etrangères écrivait à son collègue de la Guerre pour lui rappeler que, trois ans plus tôt, le gouvernement avait promis aux Chambres de présenter des projets, que son prédécesseur lui avait remis le travail de la commission de la marine en février 1856, appréciant la connexité de plusieurs de ces questions avec celle de la défense du pays; que, depuis lors, le ministre de la Guerre avait institué, à son tour, des commissions pour étudier, au point de vue spécial de l'armée de terre, l'influence qu'exerceraient la présence d'une flottille dans l'Escaut et les différents systèmes de barrages à établir. A l'occasion de la discussion du budget de la Marine pour 1859, le parlement demanderait de nouvelles explications sur l'opportunité de l'augmentation ou de la suppression de la marine militaire. Avant de pouvoir saisir le conseil des ministres d'un projet définitif, le ministre estimait qu'il devait être fixé sur le résultat des investigations détaillées auxquelles paraissaient s'être livrées les différentes commissions de l'armée de terre.

Le ministre de la Guerre, Berten, fit savoir, le 2 juin 1858, au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine que le roi ne lui avait pas encore fait parvenir le rapport ou les procès-verbaux du conseil de défense « qui lui ont été remis par S.A.R. Monseigneur le Comte de Flandre » (qui en assumait la présidence). Cependant, le 7 juin, Mr. Berten, adresse à son collègue notamment le rapport de la commission qui avait été chargée de dresser un projet de barrage de l'Escaut, au coude de Ste Marie, en aval d'Anvers.

Cette commission adopta un barrage flottant, formé de gros radeaux. Elle avait reçu en communication un mémoire sur des mesures de défense proposées en 1809 contre une attaque navale dirigée sur Anvers, ainsi que le rapport publié par la commission d'enquête parlementaire instituée en Angleterre après l'insuccès de l'expédition de l'île de Walcheren en 1809.

L'Inspecteur du pilotage Donnet, au cours de la 3e séance du 12 juillet 1856 avait signalé que la nature du fond du fleuve était assez variable; ainsi il existe des passes où le sol est une tourbe compacte très résistante et qui ne s'affouille pas par le courant; on trouvait encore devant la Tête de Flandre une portion de la coque d'une frégate qui fut brûlée dans l'Escaut à la fin du siècle précédent et qui forme un haut fond. Dans d'autres endroits, le fond est un sable pur ou vaseux et on cite l'exemple de navires échoués qui descendaient en trois semaines au niveau de la surface du sol; un navire échoué « dans le polder de Burcht », en 1831, était descendu à 15 pieds sous terre (45).

Dans la 6e séance (30 juillet 1856), on relève la situation de la marine commerciale belge, pour examiner si l'on peut trouver assez d'unités pour les couler dans les passes debout au courant, elle ne comptait que 26 unités de plus de 400 tonneaux de charge, les plus grands n'ayant guère que 7,50 m. de creux. Il y avait 164 navires de 150 à 800 tonneaux (un navire de 800 tx avait 45,50 mètres de longueur, 11 mètres de largeur, tirant d'eau chargé 5,40, sans charge 3,40). Par ailleurs, les ancres un peu fortes tenaient très bien dans l'Escaut : le feu flottant du « Pardemark » (Paardemarkt) était retenu par des ancres en champignon qu'il a été impossible de relever lorsqu'on a voulu constater leur état de conservation.

---

(45) Dans une note ultérieure, il est dit que le bateau à vapeur le « Chassé » coulé dans le polder de Borgerweert, en 1841, entre le fort de Burght et la Tête de Flandre était enfoncé à une profondeur de 15 à 20 pieds.

Au cours de la 8e séance, celle du 2 août 1856, il fut rappelé que, en 1831, le constructeur de navires De Carpenterie, alors capitaine d'ouvriers de marine, avait barré l'Escaut un peu au-dessous du confluent du Rupel, au moyen d'une chaîne amarrée à de solides points fixes établis sur les rives, et soutenu par des flotteurs formés de deux bouts de poutres de sapin boulonnées sur lesquels la chaîne était bien attachée; elle avait bien résisté au choc de plusieurs grands navires venant de l'intérieur et à la forte pression des glaces qui s'étaient amoncelées contre les flotteurs.

Parmi les nombreuses notes des membres de la commission il en figurait une du colonel Soudain (remise à la 2e réunion) sur les divers barrages qui avaient été utilisés jusqu'alors. Alexandre Farnèse avait cru nécessaire de construire sur une grande partie de la largeur de l'Escaut, une estacade en pilots, défendue par des batteries. Les Chinois avaient utilisé des pilots pour barrer, il y avait une vingtaine d'années, l'accès de la rivière Canton aux vaisseaux anglais. Les Russes avaient employé des barrages composés de corps résistants coulés au fond des passes; dans la Baltique, leurs barrages avaient été formés de rochers et d'autres matières pondéreuses; en Mer Noire et dans la Mer d'Azoff, ils avaient coulé leurs vaisseaux, cela avait réussi à Sébastopol et non dans la baie de Berdiansk; l'attaque du 17 octobre 1854 n'avait pas réussi parce que deux forts appuyaient la défense du barrage de Sébastopol.

En 1858, nouvelles attaques de certains parlementaires contre la Marine. Mr. Orts déclara qu'une commission militaire de 1847 s'était prononcée quant au peu de concours qu'on pouvait espérer d'une force maritime pour la défense du pays; que, lorsque, plus tard, la commission semi-parlementaire examina notre état militaire, il n'était venu chez aucun de ses membres l'idée de faire concourir à la défense d'Anvers une force de guerre maritime... C'était prendre une certaine liberté avec la vérité.

A la demande du ministre des Affaires Etrangères, La Hure, lui, présenta, le 11 juin 1855, une note destinée au conseil des ministres, touchant la réorganisation de la marine militaire. « Si le cabinet se » décide à adopter les propositions des diverses commissions militaires, » dit-il, il y aura lieu de réunir un comité spécial pour examiner les » questions de matériel, de personnel et d'organisation ». Il donna ensuite un aperçu du nombre de navires à construire, du personnel y affecté et des dépenses à prévoir : pour la flottille de l'Escaut, 4 goélettes à hélice de 110 chevaux portant 6 obusiers de 30 livres et 2 obu-

siers de 22 cm., 4 canonnières à hélice de 80 chevaux, portant 2 obusiers de 22 cm., 4 canonnières à roues à très faible tirant d'eau destinées spécialement à naviguer dans les polders inondés, les 2 bateaux de passage de la Tête de Flandre compteraient provisoirement pour 2 de ces bâtiments; coût environ 3 millions. Le personnel serait de 554 hommes sur pied de paix et de 750 sur pied de guerre; la création d'un bataillon d'artilleurs mariniers pour les garnisons des forts serait envisagée; la solde, l'entretien et le service des navires s'élèveraient à environ 1 million. Toujours la conception limitée à la défense d'Anvers, réduit national.

Le 26 juillet 1856, le ministre des Affaires Etrangères désigna une nouvelle commission. Ses membres reçurent, le 30 septembre, copie d'une note sur les bordages de batteries flottantes éprouvés au polygone de Brasschaet en 1856, et d'autres renseignements sur les essais de blindage, pour les convaincre sans doute de l'inutilité d'avoir des navires.

Le 15 mars 1859, van Haverbeke proposa d'Anvers de désarmer les deux navires qui nous restaient et qui, « seuls sont la cause perma- » nente des articles calomnieux qui se publient constamment contre » nous ». L'occasion de cette proposition se trouvait dans les articles « dégoûtants qu'un journal de cette ville, le « Grondwet », publiait » depuis quelque temps contre la marine militaire. Dans son numéro » du 10 mars, cette « guenille » parlant de la mission du Japon, entre » autres propos orduriers sur notre compte avait dit en « propres » termes » qu'elle considère les officiers de la Marine Royale comme » incapables de mener une semblable expédition à bonne fin. » On conçoit que le héros de Bocca se soit insurgé.

« Notre situation devient de plus en plus intolérable, dit van » Haverbeke, du ridicule au mépris la distance n'est pas grande; nos » matelots inspirent déjà ce sentiment et si des changements ne sont » pas apportés bien vite à la Marine, il pourrait bien s'étendre aux » officiers. »

Dernier cri de révolte d'un homme énergique et convaincu, qui ne veut pas laisser crouler sous l'injure et le mépris la Marine qu'il a bien servi.

Une voix dans la nuit :

Le 25 janvier 1860, le consul général de Belgique à la côte occidentale d'Afrique, Mr. Daluin, écrit de Gibraltar au ministre des Affaires Etrangères et de la Marine, baron de Vrière, pour demander qu'un navire de l'Etat soit envoyé à Tanger. L'armée espagnole marche

sur Tétouan; elle réduira bientôt la résistance des Maures; la paix sera conclue, une nouvelle ère s'annonce pour le Maroc; la Belgique doit être présente, comme les autres pays...

Trop tard.

Le ministre des Affaires Etrangères adressait au roi, le 16 mars 1860, un rapport pour désarmer, à partir du 31 mars, le « Louise-Marie », à cause de son état de vétusté, et de fusionner son équipage avec celui du brick; le Capitaine-Lieutenant de Vaisseau van Haverbeke était maintenu dans le commandement de la station de la Marine à Anvers; le Lieutenant de Vaisseau Roose, commandant du « Louise-Marie », lui succédait comme commandant à bord du « Duc de Brabant ».

Le 25 octobre 1860, le ministre de la Guerre informa son collègue de son intention de nommer van Haverbeke membre d'une commission qui serait chargée de l'examen de divers projets de mines submergées. Pour la défense d'Anvers, les barrages deviennent inutiles et les bâtiments accessoires également.

Van Haverbeke, averti, exprime le regret de ne pouvoir assister à la séance fixée pour le 29 octobre, en alléguant une fièvre qui l'a repris depuis une huitaine de jours; il suggère de désigner à sa place le Lieutenant de Vaisseau Sinkel. C'est Dufour qui sera désigné.

Cependant, en 1860, La Hure fait encore transmettre au ministre de la Guerre un projet de budget, avec une note concernant du matériel à construire, soit : 1 corvette de 17 canons de 30 livres avec hélice amovible, force de machine 200 chevaux nominaux, longueur entre perpendiculaires 53 mètres, largeur 9,60 m., creux de dessus quille 5,33 m., tonnage 830 tonneaux; 2 goélettes à hélice amovible, 120 chevaux, 50 m. de long, 880 m. de large, 4,60 m. de creux, tonnage 650 tonneaux, 6 canons; coût total : 2 millions. Une autre note établit le budget annuel pour ce matériel, plus la solde de 352 hommes, les vivres, à 950.972 frs., dont doit se déduire le matériel, l'entretien actuel des 2 bâtiments, la solde du personnel y embarqué, les vivres, soit 226.400 frs. Il restait comme dépense nouvelle : 724.572 francs.

En novembre, La Hure demande à Guiette et van Haverbeke s'ils n'ont pas de nouveaux arguments à faire valoir en faveur de la marine militaire. Le premier répond : une marine est indispensable pour la défense d'Anvers, pour la protection et le développement de notre commerce, « les deux bâtiments dont la construction doit être soumise

» cette année à l'approbation des Chambres formeront les deux pre-
» miers éléments de cette flottille... ». Van Haverbeke, lui, rappelle simplement les notes qu'il a adressées en 1859 et qui ont obtenu la sanction unanime des membres de la commission.

On ne peut plus se faire d'illusion.

Cependant un homme a repris le flambeau. Le duc de Brabant fait entendre sa voix de plus en plus. Ses interventions oratoires pour ouvrir des débouchés au commerce se multiplient. Le 17 février 1860, il adjure son peuple de « ne jamais oublier que la mer lui ouvre large-
» ment le chemin des grands marchés du monde. Nos ancêtres n'ayant
» jamais pu travailler pour eux-mêmes, nous n'avons hérité d'eux
» aucun de ces établissements qui font la richesse de nos voisins... Nous
» avons à regagner l'avance qu'ont donnée sur nous à d'autres nations
» les efforts de plusieurs générations successives ».

Le prince voudrait que les Belges s'intéressent au développement de la Chine, installant là-bas des maisons avec l'idée d'y fonder une concession. En cas de succès, le moment viendrait où nous pourrions trouver le moyen « de leur accorder par nous-mêmes une protection
» suffisante en dehors de tout secours étranger... Je crois que le moment
» est venu de nous étendre au dehors, je crois qu'il ne faut plus perdre
» de temps sous peine de voir les meilleures positions rares déjà, suc-
» cessivement occupées par des nations plus entreprenantes que la
» nôtre ».

Le 18 décembre 1860 et le 31 mars 1861, le duc traite encore au Sénat le même sujet. Ses appels sont de plus en plus pressants. « Imitez
» vos voisins, étendez-vous au delà des mers chaque fois que l'occa-
» sion s'en présentera... » Il montre les immenses avantages de l'expansion. Il faut « épier le moment favorable, se mettre en état, si la
» fortune fait des avances, les saisir au bond, car il est rare qu'elles
» se représentent. Si cette politique avait prévalu, nous aurions déjà
» de belles possessions d'outre-mer ».

Vers 1860, il pousse de toutes ses forces à l'acquisition par la Belgique des îles Fidji et des îles Salomon. Il fait travailler l'opinion publique... « Mon intention (6 nov. 1861) est de rechercher dans l'his-
» toire et dans la statistique tout ce qui est de nature à démontrer la
» justesse de nos tendances et la fausseté de celles des avocats de la « petite Belgique ».

En 1861 encore, le duc trace à Brialmont un plan détaillé d'un livre qui doit exposer leurs aspirations. « Entourés par la mer, la Hol-
» lande, la Prusse et la France, nos frontières ne s'étendront jamais

» en Europe. C'est au loin qu'il faut retrouver les demi-provinces perdues... La mer baigne notre côte, l'Univers est devant nous..., toutes » les terres non appropriées sur la surface du globe peuvent devenir » le champ de nos opérations et de nos succès. » Puis il fallait préciser les enseignements à tirer de l'histoire coloniale, voir où il y a des terres libres. Le livre ne fut pas écrit.

Ces appels restent vains pour la Marine.

Au point de vue de la défense d'Anvers, l'Escaut pouvait être défendu par des mines.

Au point de vue de la protection du commerce, la victoire définitive du libre échange à partir de 1861, inaugura une période de prospérité jusqu'alors sans exemple. Le progrès économique est commun à l'Europe, mais nulle part il n'est aussi frappant qu'il l'est en Belgique. La liberté lui permit de tirer parti, comme elle n'avait plus pu le faire depuis le 16e siècle, de sa position centrale, des aptitudes travailleuses de son peuple et de la supériorité de ses moyens de communication. Napoléon conculant en 1860 avec l'Angleterre un traité de libre-échange, la Belgique obtint, le 1er mai 1861, le bénéfice des réductions de tarifs accordées à l'Angleterre. Des traités analogues furent conclus avec l'Angleterre — 1862 — avec le Zollverein — 1863 —, avec l'Espagne, l'Italie.

Cette victoire du libre-échangisme allait faire d'Anvers, après trois siècles, un port largement ouvert à toutes les nations. Comme au Moyen-Age, comme à la Renaissance, le pays des Belges devenait une usine et un entrepôt libre au carrefour des nations.

Au point de vue extérieur, la menace s'est précisée. Devant le péril commun, la Hollande et la Belgique se sont rapprochées. Les deux rois se sont rencontrés à Liège, en octobre 1861, ce qui facilita grandement les négociations de Lambermont au sujet de l'Escaut (46) et enlevait un dernier argument en faveur de la défense du fleuve par une marine.

On conçoit que dans ce climat d'euphorie commerciale et de crainte politique (47), le véritable rôle d'une marine militaire fut perdu de vue.

La décision va tomber.

---

(46) Rachat du péage en juillet 1863.

(47) En novembre 1864, Paul Devaux rapportait de Paris les bruits les plus alarmants; Bismarck avait proposé à la France, comme prix de sa collaboration contre l'Autriche, l'annexion de la Belgique.

En janvier 1862, le ministre demande qu'on lui envoie une note rédigée sur la Marine en septembre 1858, une autre de 1859, le résumé du rapport de la grande commission de 1859, et une note de La Hure de 1860. Le ministre relit une dernière fois les arguments et les projets, autant de papiers qui, pour lui et ses collègues, n'ont plus de sens. Il propose au roi de mettre fin à la marine militaire.

Le 31 mars 1862, Mr. Devaux écrit au ministre : « Le roi me » charge de vous faire savoir qu'il approuve de tous points les propo- » sitions contenues dans votre rapport du 19 mars concernant la trans- » formation de la Marine Royale. Sa Majesté me charge en même temps » de vous faire deux recommandations de sa part. Elle voudrait que » l'on recherchât les moyens d'amener un peu d'avancement dans le » personnel de la Marine. Elle exprime en outre le désir de voir donner » des soins particuliers à la construction et à l'aménagement d'un des » nouveaux bateaux dont la réorganisation nécessitera l'emploi afin » qu'il puisse servir à la famille royale lors de ses traversées, ainsi » qu'au transport des personnages de distinction auxquels on est dans » le cas d'offrir le passage d'Ostende à Douvres. Le roi signale notam- » ment le bateau qui porte le roi des Pays-Bas dans ses voyages comme » pouvant servir de modèle ».

Le roi songe aux vieux marins qui l'ont bien servi. Il se préoccupe une dernière fois du matériel et d'un bâtiment digne de la couronne. Son rôle de Chef de l'armée *et de la marine* est terminé.

Le 12 avril 1862, La Hure écrit au commandant de la station d'Anvers pour annoncer que le gouvernement a décidé le désarmement du brick « Duc de Brabant » (48) et le licenciement de son équipage. Il demande à recevoir les propositions pour renvoyer dans leurs foyers, en congé illimité, les sous-officiers non-brevetés, les quartiers maîtres et les matelots de ce bâtiment; ils quitteront le bord le 30 avril. Le matériel d'artillerie, les munitions doivent aller à l'Arsenal d'Anvers; les voiles, les manœuvres, etc. seront déposées au magasin de la Marine. Les propositions de congé illimité furent présentées par le Commandant Roose, et visées par van Haverbeke. Le 4 août, Petit, d'Ostende, demande à connaître le statut du personnel subalterne qui

(48) Le brick fut remis au département de la Guerre qui l'utilisa pour les expériences d'explosion de mines sous-marines dans l'Escaut. Il rendit ainsi encore, bien qu'indirectement, un dernier service pour l'organisation de la défense du réduit national. Il sauta près du fort Ste Marie, le 18 août 1864.

a passé à bord des malles. Lui et Ecrevisse refusèrent de recevoir un emploi civil.

Tous les officiers mis à la pension furent autorisés à porter la grande tenue du dernier grade dont ils étaient revêtus dans le corps [49].

Cette marine avait été un rêve et une arme d'un roi. Il a lutté pour elle. Pour elle, il a joué ses meilleures cartes : Lambermont et Brialmont. Au moment où on supprime cette marine, la santé du roi est chancelante.

A partir de 1862, il souffre de la pierre et subit plusieurs opérations. Il est aigri; il sent mieux que jamais l'insuffisance des hommes qui l'ont entouré; il ne correspond avec ses ministres que par l'intermédiaire de J. Van Praet.

Puis, le 8 février 1865, il est atteint d'une congestion cérébrale, et, le 10 décembre 1865, il expire au château de Laeken. Son enterrement fut un triomphe. Le peuple comprit, trop tard, son œuvre immense de défense, d'organisation et d'expansion du pays.

Léopold II monte sur le trône, le 17 décembre 1865, au milieu d'un enthousiasme délirant. Il avait trente ans; il était prêt à réaliser un des grands règnes de l'histoire. Devant les Chambres, il prononce un discours inoubliable; et, quand toutes les cérémonies officielles sont terminées, et que fatigué, mais fier et content, il a un moment d'abandon, il dit à Lambermont : « Je n'ai d'autre désir que de laisser la Belgique plus grande, plus forte et plus belle ».

Il tiendra cet engagement, d'une manière magistrale.

Mais s'il réussit, c'est un peu grâce aux expériences, aux déboires et aux courageux essais des pionniers de notre première Marine Royale.

AVEC LE RECUL DES ANNEES . . .

L'histoire de cette Marine belge que nous avons rappelée dans quelques incidents, dans son ambiance de l'époque, dans ses aspects humains, apparaît comme une grande expérience qui a porté des fruits.

Son histoire porte sur une génération, sur un seul règne, sur trente ans, dont quelque dix que la Marine met à naître, quelque dix à vivre et quelques dix à mourir.

C'est une courte expérience. Mais elle montre un roi, un chef, qui veut faire d'un territoire appauvri et déchiré, une nation développée et

(49) Le sabre ou l'épée traînante fut remplacé par une épée soutenue au moyen d'un porte-épée en cuir laqué. Sans ceinturon ni bélières.

prospère. Il ne trouve guère beaucoup de collaborateurs capables; il doit créer les institutions.

Au point de vue maritime, l'idée-force du roi, qui connaît l'histoire des peuples et l'économie du pays, est que, lorsqu'on possède un littoral et des ports, situés sur une mer la plus fréquentée du monde, on les défend et on les exploite par une marine de guerre et par une marine de commerce. Marines adaptées aux circonstances et aux problèmes qui évoluent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays.

L'expérience n'a pas été inutile. Les essais étaient justifiés; ils furent influencés par les événements révolutionnaires de l'époque.

Il y eut d'abord l'attrait des Indes, dont le commerce international avait vécu pendant un millénaire et qui avait fait la prospérité des vieilles compagnies. L'idée de reprendre cette route était heureuse et ces premières lignes de navigation à voiles avaient réussi. Mais, au point de vue des comptoirs, les positions étaient prises; il fallait chercher d'autres débouchés.

Alors, se firent les expéditions vers des régions au statut incertain. L'Amérique centrale se décomposait, se reconstituait; l'établissement de firmes solides s'indiquaient, sans intervention de forces, mais en les soutenant par des services maritimes appropriés. Puis, les possibilités africaines se firent jour; autour des possessions portugaises, mal tenues, les compétitions anglaises et françaises exigeaient des efforts belges, soutenus, basés sur une force réelle et continue. A défaut d'appui suffisant, la Marine cependant a pu poser les jalons de la conquête africaine, grâce aux expéditions que fit faire Léopold I^{er} dont Lambermont fut le porte-parole.

Devant les difficultés des premiers essais et le manque de collaboration d'un peuple tout entier, on comprend que le régime de libre-échange, instauré au milieu du siècle, fut accueilli avec satisfaction par ceux qui cherchaient la voie facile. Mais ils n'entrevirent pas que l'euphorie du libéralisme pouvait n'être qu'éphémère. L'Angleterre détenait les positions-clé du commerce du monde. La France et la Hollande avaient de solides situations par leurs colonies, leurs comptoirs et l'organisation de leur commerce extérieur. Des firmes fortement établies, avec des lignes de navigation nationales vers les principales régions, créaient un réseau commercial, dans lequel il était difficile de pénétrer. Ces pays pouvaient adopter le libéralisme économique, quitte à le quitter ou à y porter de rudes entorses, par une gamme variée de restrictions, lorsque les circonstances ou la défense de leur commerce,

de leur industrie ou de leur marine le demandaient. Mais quant à la Belgique, si l'industrie en tira profit, la marine y fut sacrifiée.

Après 1860, les dirigeants belges n'ont plus vu l'intérêt maritime total; ils n'ont compris que l'avantage des ports pour l'exportation des produits; sous leurs yeux, se créaient les richesses. Léopold II sera seul a vouloir une colonie et une marine. Ayant vécu l'expérience désespérante de son père, l'incapacité et l'incompréhension des hommes, il fera seul la colonie, et, ensuite, y liera une marine marchande.

Dans les services publics, après 1862, peu d'intérêt s'est montré pour l'armement maritime national. La direction de la Marine est détachée du département des Affaires Etrangères, elle n'a plus de contact direct et quasi-journalier avec la direction du Commerce, qui, elle-même, n'a plus les commis compétents en matière de marine. La direction du Commerce aura, avant tout, le souci du développement des ports, même et, ensuite, surtout, en attirant les navires étrangers.

La direction de la Marine, uniquement préoccupée des services de la Marine de l'Etat, ne s'occupe pas de marine commerciale. Il faudra attendre la première guerre mondiale pour voir créer un modeste bureau de la Marine Marchande, de façon à ce que celle-ci puisse trouver son soutien, d'une façon continue, et suivre une politique d'initiative belge.

Dans ces premiers essais, le caractère des Belges s'est montré une fois de plus avec sa force et ses faiblesses. Peuple travailleur et tenace, mais individualiste, il ne comprend que lentement les grands intérêts nationaux et les besoins de la solidarité. Il n'a jamais perdu courage dans ses malheurs. Il reste modeste dans ses réussites.

Les tentatives d'expansion faites au cours de l'existence de cette Marine ont montré la difficulté de trouver, dans un pays à territoire limité, le nombre voulu de chefs, compétents, à l'esprit constructif et énergique, capables de diriger les affaires maritimes, quand l'industrie et la finance requéraient déjà une élite nombreuse. Ce problème reste posé; les territoires d'outre-mer, l'application des progrès à l'industrie absorbent grand nombre d'intellectuels; les inventions de nos jours en exigent davantage.

Un pays ne peut vivre sa destinée, entière et grande, que s'il découvre dans ses travailleurs un nombre suffisant de chefs pour son orientation intellectuelle et morale. La pire politique sociale à suivre dans ce domaine est celle qui tend à niveller par le bas les valeurs humaines.

Seule une revalorisation de l'élite fera vivre pleinement la Belgique; le pays pourra grandir alors à la mesure de ces valeurs.

ANNEXE I.

OFFICIERS AYANT FAIT PARTIE DE LA MARINE ROYALE

Noms et prénoms	Lieux de naissance	Grade à l'entrée en service	Observations
SCHOCKEEL F. J.	Gand 13 août 1800	Lieutenant de Vaisseau le 7 juin 1831	26 mars 1818, aspirant extraordinaire au service des Pays-Bas. Aspirant de 2e classe le 17 mars 1819. do de 1re classe le 18 juin 1820. Enseigne de Vaisseau extraordinaire le 22 Xbre 1823. Enseigne de Vaisseau effectif le 30 7bre 1830. Campagnes : dans la Méditerranée à bord de la frégate « La Diane » du 23 avril 19 au 27 février 1823; aux Indes Néerlandaises à bord du brick « La Panthère » du 3 juillet 26 au 25 août 1830.
LE HARDY de BEAULIEU A. C. L.	Paris 1er juillet 1811	Enseigne de Vaisseau le 7 juin 1831	Le 1er septembre 1827 aspirant extraordinaire dans la Marine des Pays-Bas; aspirant de 2e classe le 1er octobre 1830. Décédé le 17 avril 1837.
de la BARRE A.	Liège 4 mars 1814	Aspirant de marine de 2e classe le 7 juin 1831	
PLANCQ A.B.D.F.J.	Gand 17 7bre 1805	Aspirant de 2e classe (en non activité) le 11 juin 1831	1er octobre 1822, aspirant dans la Marine des Pays-Bas, do de 1re classe le 1er janveir 1825. (Il s'est brûlé la cervelle à Anvers, le 31 mars 1835).
NUEWENS D.T.A.	Germigny L'Evêque (France) 7 février 1807	Lieutenant de Vaisseau (en non activité) le 11 juin 1831	Le 7 août 1823, Cadet de l'Ecole Militaire de Delft; aspirant de 1re classe le 26 juin 1826. Campagnes : Voyage - Java à bord de la frégate « De Zeeuw » en 1827; croisière sur la côte de Guinée et aux Indes Occidentales en 1828 et 1829 à bord de la frégate « Java », à Mahon sur la gabarre « Dordrecht » du 1er 9bre 1830 à mars 1831.

EYCKHOLT F.J.	Anvers 20 juin 1806	Lieutenant de Vaisseau (en non activité) le 11 juin 1831	Entré à l'Ecole Militaire de Delft en qualité d'aspirant de Marine en 1822; le 1er juillet 1825 aspirant de 1re classe; Enseigne de Vaisseau le 1er avril 1830. Campagne aux Antilles du 15 février 1826 au 5 février 1831 à bord de la corvette « La Pallas ».
KEITH J.A.	Aberdeen (Ecosse)		Aspirant de 1re classe le 30 aotû 1832. (Ancien aspirant de Marine - volontaire de 1830). Démissionné le 9 octobre 1832.
DE BAUCHE J.	Bruxelles 1er mai 1808		Aspirant de 1re classe le 30 avril 1832; second capitaine au long cours à bord des bâtiments du commerce.
SEGHERS J.A.G.	Bruxelles 3 janvier 1814		Aspirant de 2e classe le 30 avril 1832.
PASQUINI J.N.	Trente, Tyrol italien 22 mai 1803	Agent Comptable de 2e classe le 31 janvier 1832	Naturalisé le 11 janvier 1854.
HARDY Hub.	Vandy Dépt. des Ardennes 28 9bre 1777	Agent Comptable et commis aux vivres de 2e classe le 30 avril 1832	Ancien agent comptable dans la Marine française.
LA HURE V.D.N.	Tournay 18 avril 1806	Lieutenant de Vaisseau le 30 avril 1832	Le 1er juillet 1823 aspirant extraordinaire aux Pays-Bas; 1er janvier 1824 aspirant de 2e classe; le 1er janvier 1826 aspirant de 1re classe; le 17 décembre 1831, Enseigne de Vaisseau. Campagnes : à bord de la corvette « La Proserpine » sur la côte d'Afrique et dans la Méditerranée de août 1824 au 7 9bre 1828; à bord de la frégate « le Rupel » au Brésil, Indes Orientales et Moluques en 1829, 30 à 31.
HOED J.T.	Bruges 24 février 1814	Aspirant de 1re classe le 15 mai 1832	
VERBRUGGEN G.	Anvers en 1811	Aspirant de 2e classe le 21 mai 1882	Démissionné le 20 7bre 1834.

Noms et prénoms	Lieux de naissance	Grade à l'entrée en service	Observations
VAN DEN BROECKE G.	Ostende 15 juin 1807	Enseigne de Vaisseau le 22 mai 1832	
DERUDDER Ed. J.	Anvers 29 mars 1806	Agent Comptable le 15 juin 1832	Aspirant de marine aux Pays-Bas le 1er août 1828.
ANTHONIS J.G.	Anvers 27 7bre 1803	Agent Comptable le 27 juillet 1832	
DE LESCLUZE Ed.	Bruges 17 mai 1817	Aspirant de 2e classe le 27 juillet 1832	Démissionné le 24 mai 1835.
de SORLUS A.X.	Vilvorde 7 juin 1814	Aspirant de 2e classe le 27 juillet 1832	Démissionné le 28 8bre 1836.
LOVGREEN J.	Ostende 28 février 1801	Aspirant de 1re classe le 18 août 1832	Démissionné le 18 9bre 1838.
VAN HAVERBEKE J. Ed.	Anvers 22 8bre 1812	Aspirant de 2e classe le 18 août 1832	En 1876, obtint sa démission de Capitaine de Vaisseau; termina sa carrière dans le grade d'Inspecteur Général et obtint sa pension fin 1878.
PICARD E.P.J.	Gand 23 avril 1814	Aspirant de 2e classe le 31 août 1832	
PETIT P.L.N.	Calais 13 9bre 1804	Lieutenant de Vaisseau le 14 7bre 1832	Commissionné Lieutenant de Vaisseau le 7 août 1831. Naturalisé le 5 avril 1841.
VAN DER EECKEN Ch.	Bruges 30 9bre 1797	Agent Comptable le 14 7bre 1832	
WOLTER M.	Schiren (Luxembourg) 14 avril 1806	Agent Comptable le 14 7bre 1832	Le 2 Xbre 1839, il a fait la déclaration exigée pour conserver la qualité de Belge.
VANDE VELDE P.J.	Anvers 3 août 1780	Agent Comptable le 1er janvier 1833	

VAN ZUYLEN VAN NYEVELT E.R.	Bruges 3 avril 1818	Aspirant de 2e classe le 25 février 1833	
GILLIS A.A.	Bruges 25 avril 1815	Aspirant de 2e classe le 25 février 1833	
PALMAERT G.J.J.	Anvers 23 juin 1814	Agent Comptable le 17 mai 1833	
STORDEUR A.		Agent Comptable le 17 mai 1833	Démissionné le 8 8bre 1835.
MARGUERIE F.V.	Cherbourg (France)	Agent Comptable le 17 mai 1833	
SWARTS Th. J.C.	Ostende 9 7bre 1811	Aspirant de 2e classe le 17 mai 1833	
ROOSE Ed. G.M.	Ostende 24 avril 1815	id.	
LOVGREEN Ed.	Ostende en 1810	id.	Démissionné le 25 9bre 1833.
CLAEYS P.	Ostende en 1810	id. le 30 mai	
DE SORGHER Antoine	Ostende 7 9bre 1784	Lieutenant de Vaisseau le 10 juillet 1833	An III à An XI, mousse, novice et second dans la marine française; aspirant de Marine le 16 brumaire an XII et Enseigne de Vaisseau en 1809.
HOED V.C.	Ostende 29 9bre 1811	Aspirant de 1re classe le 19 juillet 1833	
GODSCHALCK J.E.	Gand mars 1813	Aspirant de 2e classe le 30 7bre 1833	
NEGRIE Em.	Enghien en 1805	Agent Comptable le 25 8bre 1833	Démissionné le 27 juin 1834.

Noms et prénoms	Lieux de naissance	Grade à l'entrée en service	Observations
BAILLIEU F.G.L.	Anvers 22 janvier 1814	Aspirant de 2e classe le 25 8bre 1833	
DE BONINGE Ch.J.J.	Ostende 4 janvier 1817	Aspirant de 2e classe le 13 Xbre 1833	
HEYDE L.V.	Ostende 30 mars 1791	Lieutenant de Vaisseau le 25 janvier 1834	
RUWIDS J.	Ostende 15 8bre 1817	Aspirant de 2e classe le 1er août 1834	Démissionné le 12 8bre 1837.
PERLAU A.	Ostende 10 mars 1816	Aspirant de 2e classe le 31 8bre 1834	
DOUDAN E.A.	Bruges 22 Xbre 1816	id. id.	Démissionné le 28 8bre 1836.
TRATSAERT P.J.	Ostende 6 Xbre 1813	id. id.	
DESORGHER J.V.A.	Anvers 30 mars 1813	id. id.	Licencié le 15 juin 1838.
WOUWERMANS Ch.A.	Bruxelles 16 7bre 1818	id. id.	id.
TIELEMANS J.P.	Bruxelles 27 7bre 1816	id. id.	
LOUYET P.		id. le 16 mars 1835	Démissionné le 21 Xbre 1835.
BOUTMY Ch.		id. id.	Démissionné le 28 8bre 1836.

DE COSTER A.C.F.	Ostende 15 juin 1795	le 1er juillet 1835	nier en 1824, do de 1re classe en 1831.
DU COLOMBIER T.J.C.A.	Tournay 2 mars 1818	Aspirant de 2e classe le 25 novembre 1835	
DUFOUR A.F.	Bruxelles 17 7bre 1819	Aspirant de 2e classe le 25 novembre 1835	
SINKEL J.L.E.	Doische 14 décembre 1823	Aspirant de 2e classe le 24 janvier 1841	Décédé le 18 septembre 1876.
LUGERS E.L.	Niel 22 février 1824	Aspirant de 2e classe le 4 décembre 1841	Licencié le 1er avril 1843, à cause de la faiblesse de sa vue.
GUIETTE J.F.T.E.	Bruxelles 31 janvier 1822	Elève Ing. des Constr. mar. le 19 janvier 1842	Décédé le 10 janvier 1864.
SADOINE E.J.	Ath 29 mai 1820	Elève Ing. des Constr. mar. le 19 janvier 1842	En 1865, obtint un congé illimité et dirigea pendant 20 ans la Société Cockerill.
VAN SCHOUBROECK F.J.	Bruxelles 8 mars 1816	Commissionné en qualité d'aspirant de 1re cl. le 23 août 1842	Admis à la pension le 27 Xbre 1861.
SMITS F.H.	Paris 20 juin 1819	id.	Démissionné le 9 avril 1849 (sur sa demande).
GERARD A.C.	Bruxelles 20 avril 1826	Aspirant de 2e classe le 22 décembre 1842	Démissionné le 22 avril 1850 sur sa demande.
OLIVIER A.L.G.	Charleroi 29 juillet 1826	Aspirant de 2e classe le 22 décembre 1842	id. le 15 Xbre 1850.
DELCOURT G.L.	Bruxelles 31 mars 1825	Aspirant de 2e classe le 22 décembre 1842	
HEYDE L.L.	Isselstein (Pays-Bas) 16 juin 1825	Aspirant de 2e classe le 24 décembre 1842	Licencié le 1er mars 1844.

Noms et prénoms	Lieux de naissance	Grade à l'entrée en service	Observations
STESSELS A.J.G.A.	Nivelles 25 février 1826	Aspirant de 2e classe le 3 février 1844	Décdé le 5 mars 1875.
DEBAL F.E.A.	Anvers 24 août 1826	Aspirant de 2e classe le 3 février 1844	Démissionné le 31 mai 1849 (sur sa demande).
DERREUMAUX C.A.J.	Warcoing 22 janvier 1826	id.	
URBAN E.J.	Namur 9 juin 1827	id.	Démissionné le 22 janvier 1849.
CAMBRELIN	Namur 11 juin 1828	Aspirant de 2e classe le 16 mai 1845	id.
EVERAERTS P.E.C.	Louvain 3 janvier 1828	id.	Décédé le 19 février 1847.
BOUYET V.M.C.A.	Cazes Monde (Nord) (France) 8 8bre 1830	id.	Démissionné le 22 janvier 1849.
DUCHENE F.E.J.	Bruxelles 30 août 1832	Aspirant de 2e classe 17 novembre 1849	
GERARD Ch. P.J.	Namur 13 avril 1819	Enseigne de Vaisseau le 21 novembre 1853	
MASUI C.	Molenbeek 6 mai 1831	Enseigne de Vaisseau le 8 septembre 1854	Le 12 juin 1861 démis. sur sa demande.
HELIN M.J.M.	Rouquières 13 avril 1838	Aspirant de 2e classe le 4 octobre 1855	Pensionné le 31 mars 1880.
ECREVISSE C.P.	Eecloo 17 mai 1842	Aspirant de 2e classe le 2 novembre 1858	

Du MONCEAU de BERGENDAL	Boulez 31 octobre 1840	Aspirant de 2e classe le 2 novembre 1858	
POUGIN E.P.Z.	Mons 29 juin 1819	Aspirant de 2e classe le 10 juin 1836	
du COLOMBIER V.E.V.	Tournay 20 février 1820	id. le 1er décembre 1836	
MICHEL A.J.	Givet (France) 6 mars 1821	id. id.	Fils de père belge.
LIBEN G.L.J.	Mons 26 juillet 1822	id. le 25 novembre 1837	
TACK A.H.L.	Venloo 26 juillet 1821	id. id.	
VAN DER LOOY J.P.	Alost 2 mai 1820	id. id.	Licencié le 14 mai 1840.
JACQUOT C.D.	Bruxelles 8 mai 1819	Aspirant de 2e classe le 16 décembre 1839	
DESAMBLAUX P.J.E.	Bruxelles 28 mars 1823	Aspirant de 2e classe le 18 décembre 1839	
MESTRIEAU P.T.J.	Bruxelles 1er mai 1822	Aspirant de 2e classe le 18 décembre 1839	

ANNEXE II.

NOTE
SUR LA SITUATION DE LA MARINE MILITAIRE DE 1832 A 1860 INCLUS

1832

La Marine se compose alors de :
2 brigantins,
et 4 canonnières chaloupes dont la construction avait été décrétée en 1831.
La dépense occasionnée pour le matériel, le personnel, vivres, achat de poudre, etc... s'élève pour cet exercice, à environ Fr. 450.000,00.

De 1833 à 1839 inclus

La Marine possède :
en activité : 2 brigantins;
4 canonnières goélettes;
6 canonnières chaloupes;
désarmées : 2 canonnières chaloupes.

Ces canonnières chaloupes coulées par la Marine Néerlandaise en 1832 ont été relevées par les soins de la Marine Belge.

Le budget s'élève chaque année en moyenne, de 1833 à 1839 inclus à Fr. 632.273,58.

De 1840 à 1848 inclus

La Marine se compose :

en 1840

de la goélette « Louise-Marie »,
de 2 brigantins
et de 4 canonnières - 8 canonnières désarmées.

1841

goélette « Louise-Marie »;
2 brigantins;
5 canonnières - 7 canonnières désarmées.

1842

goélette « Louise-Marie »;
2 brigantins;
5 canonnières armées.

1843

goélette « Louise-Marie »;
2 brigantins;
3 canonnières armées.

1844

goélette « Louise-Marie »;
1 brigantin;
2 canonnières.
A la fin de cette année, le brick « Duc de Brabant » entre en armement.

1845 et 1846

le brick;
la goélette;
3 canonnières armées.

1847

le brick;
la goélette;
2 canonnières armées.

1848

le brick (désarmé le 30 décembre de cette années);
la goélette;
2 canonnières armées.
De 1840 à 1848 inclus, le budget de la Marine s'élève chaque année en moyenne à Fr. 587.795,27.

1849, 1850 et 1851

goélette « Louise-Marie » en activité;
le brick et les canonnirèes désarmées.
La dépense s'élève en moyenne chacune de ces 3 années à Fr. 166.926,52.

1853

le brick est réarmé à la fin de cette année;
la goélette.
Le budget s'élève à Fr. 284.932,34.

1854 à 1860 inclus

le brick;
la goélette.
Le budget s'élève en moyenne à Fr. 250.000,00.
La goélette est désarmée en 1860 et son équipage passe sur le brick.

ANNEXE III

COPIE DU CONTRAT D'ACHAT DU « LOUISE-MARIE »

Contrat passé entre MM.

Defoere Représentant
P. Sinave armateur &
F. E. Vander Elst

Situplant au nom de Mr. le Ministre des travaux publics et MM. Van Gheluwe frères de Bruges pour l'achat de la coque de la goélette la Louise Marie en remplacement de celle de la Canonnière N° 8, actuellement en démolition.

Les soussignés MM.

Defoere Représentant
P. Sinave &
F. E. Vander Elst

délégués à cette fin par M. le Ministre des travaux publics par arrêté du 16 courant N° 123,

d'une part

et M M. Van Gheluwe frères, constructeurs de navires,

d'autre part

sont convenus de ce qui suit :

Art. 1er. — Les comparants de deuxième part s'engagent par les présentes à vendre au Gouvernement de la Belgique la Coque de la Goélette Louise Marie actuellement dans le bassin à Bruges, dans l'état où elle se trouve et dont les comparants de première part déclarent avoir une parfaite connaissance,
et en outre,

Un grand mât
Un mât de misaine
Un mât de Beaupré
Un grand mât de hune
Un petit mât de hune
Un bâton de foc à flèche
Une baume de grande voile
Un pic de la grande voile
Une vergue sèche de misaine
Une vergue de petit hunier
Une vergue de petit perroquet

Chouquet du grand mât, du mât de misaine, et du Beaupré, le tout avec leur ferraille, pitons, boucles, suspentes de vergue en chaînes,
de plus

les Elongis
les traversins,

deux embarcations, l'une à clin, l'autre à franc bord, avec leurs gouvernail et avirons, davier d'ancre ferraille & crocs,

le vireveau déjà en place

les écubiers...

le tout à livrer de la meilleure qualité.

Art. 2. — Le prix de la Coque dont il s'agit, avec les accessoires et mature stipulés ci-dessus à l'article premier, est fixé de commun accord à la somme de Deux cent quarante francs par tonneau d'un mètre et demi cube jauge de douane, les fractions de tonneaux devant être négligées dans le calcul.

Art. 3. — Le paiement de cette somme aura lieu endéans les quarante jours qui suivront l'envoi au Ministère des travaux publics de la déclaration du vendeur accompagnée 1° d'une expédition du présent contrat faite sur timbre et enregistrée 2° du procès-verbal de la remise de la Coque précitée aux agents du Ministère des travaux publics et 3° du certificat de jauge de la Douane.

Art. 4. — Il reste bien entendu que la prime de trente francs par tonneau due aux sieurs Van Gheluwe frères en vertu de l'article 1er de la loi du 7 janvier 1837, leur sera payée par l'Etat outre le prix stipulé par l'article 2 ci-dessus.

Art. 5. — Les premiers comparants devant soumettre le présent contrat à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, le marché bien que conclu provisoirement, ne sera définitif qu'après l'approbation de M. le Ministre des travaux publics; en outre, la vente sera considérée comme nulle et non avenue si le présent contrat n'est pas ratifié par lui d'ici au vingt cinq mars 1840.

Art. 6. — Les frais de timbre du présent contrat en double expédition, son enregistrement et accessoires sont à la charge de l'acheteur.

Fait en double expédition à Bruges le dix neuf mars mil huit cent quarante.

signé : Defoere
P. Sinave
F.E. Vander Elst
P. Vangheluwe
A. Van Gheluwe

Vu et approuvé.
Bruxelles le 21 mars 1840
Le Ministre des travaux publics
signé : NOTHOMB

Enregé Gratis à Bruxelles
le vingt trois mars 1840 Vol. 25 f. 90 Vo C.4.

signé : illisible

ANNEXE IV

RAPPORT DE VAN HAVERBEKE SUR LE COMBAT DE BOCCA - 1er AVRIL 1849

N° 70

Marine Royale

Goëlette Louise-Marie

Rio Nunez, le 1er Avril 1849,-

Monsieur le Ministre,

Comme suite à ma lettre du 20 mars dernier n° 69, je m'empresse de vous faire savoir que l'expédition armée contre Debocké est terminée. Il faut au préalable que je vous informe que peu de temps après mon arrivée dans le Rio-Nunez deux anglais Messrs. Brandwaith & Martin s'établirent à Debocké. Ils voulurent à eux seuls exploiter ce marché, et ce sont leurs perfides conseils qui occasionnèrent toutes les difficultés que nous venons de vaincre.

A la première expédition que je fis seul à Debocké le 26 février dernier, je craignais une attaque de la part des Landoumas; je fis prier ces messieurs de venir me trouver. Ils me firent répondre qu'étant sujets anglais, ils n'avaient rien de commun avec moi. A la seconde expédition qui fut faite conjointement avec Mr. le Commandant De la Tocnaye, la même invitation leur fut faite; ils répondirent insolemment qu'ils ne voulaient point venir.

Le 14 mars nous leur écrivîmes qu'une attaque contre Debocké était arrêtée et qu'ils avaient à prendre les mesures en conséquence. Ils nous répondirent qu'ils ne quitteraient point cette ville.

Enfin, le lendemain 15 nous leur notifiâmes le blocus de la rivière en leur accordant quarante-huit heures pour évacuer leurs marchandises. Ils nous répondirent encore qu'ils ne voulaient point quitter et qu'ils nous rendaient responsables ainsi que nos Gouvernements respectifs de ce qui pourrait leur arriver ainsi qu'à leurs marchandises.

Ces deux individus, espérant que nous en serions restés aux menaces, trouvaient un immense avantage dans leur position : ils exploitaient sans aucune concurrence le marché de Debocké et faisaient de brillantes affaires. Ils espéraient avec d'autant plus de raison maintenir cet état de choses qu'ils avaient la certitude que nous ne serions jamais parvenus à nous emparer de cette place, et, pour nous rendre cette conquête à leur avis impossible, ils fournissaient nos ennemis d'armes et de munitions, et même ils ont payé au chef des Foulahs une somme de trois mille cinq cents francs pour qu'il se battît contre nous.

A Monsieur,
Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères,
à Bruxelles.

Cette conduite indigne de la part d'Européens n'a pas empêché leur ruine et ce sont les hommes mêmes de Mayoré qui, en se retirant dans les bois, ont commencé le pillage de leurs marchandises, pillage qui a été achevé par les noirs de Tongo, notre allié.

J'en reviens à l'expédition de Debocké, dont je ne puis pour le moment que vous faire un rapport très succinct.

Dès le 21 mars le Commandant De la Tocnaye et moi nous mîmes en réquisition le trois-mâts barque belge Emma, Capitaine Witteveen, ainsi que la Goëlette française la Dorade appartenant à Mr. Salsedo. Nous armâmes le premier de ces navires de quatre caronnades de 12 ℔, de mes deux mortiers de treize et de quatre pierriers, et le second d'un obusier de montagne de quinze, d'une caronnade de 12 ℔ et de deux pierriers. Quatre-vingts hommes de la Corvette la Recherche et quatre-vingts hommes de la Corvette la Prudente furent embarqués le 22 mars à bord de ces deux navires sous les ordres de leurs Commandants De la Tocnaye et De Kerhallet et d'une grande partie des Etats-majors de ces deux bâtiments.

Le 22 mars nous montâmes la rivière, la Louise-Marie sous mes ordres en tête de l'expédition, et le soir même nous mouillâmes à Wakaria, terme du voyage pour la Louise-Marie à qui les hauts fonds et les barrages ne permettaient d'aller plus loin.

Le lendemain 23 nous communiquâmes avec Tongo et ses gens, et nous les engageâmes à attaquer Debocké le 24 de bon matin.

A Wakaria, je laissai le Commandement de mon navire au lieutenant du bord Mr. Ducolombier Th. et j'embarquai à bord de l'Emma avec un détachement de mon équipage de dix-huit hommes sous les ordres de Mr. l'Enseigne de vaisseau Dufour et de l'Aspirant de 1e classe Delcourt.

Le 24 mars à 8 heures du matin nous mouillâmes avec l'Emma et la Dorade en râde de Debocké sans avoir été inquiétés de personne et sans qu'un seul coup de fusil eût été tiré de part ni d'autre.

A 9 heures nous commençames notre feu qui dura sans interruption pendant environ quarante minutes; puis la première compagnie de débarquement sous les ordres du Capitaine de frégate De la Tocnaye et composée de cent-vingt hommes français et belges, ces derniers commandés par l'Enseigne de vaisseau Dufour, débarqua au milieu d'une pluie de balles.

Nous protégeâmes ce premier débarquement par une canonnade bien nourrie et par le jet continuel de mes obus, dont l'effet inconnu dans le pays jeta une telle panique parmi la troupe de Mayoré qu'il contribua puissamment à leur faire abandonner une partie de leur village. Cependant le Commandant De la Tocnaye ne s'empara de l'autre partie qu'après une vive résistance, et ce n'est qu'à l'intrépide détermination de cet officier supérieur d'enlever la position à la bayonnette que nous devons un succès si rapide et si éclatant.

Le Capitaine de frégate de Kerhallet qui avait pendant tout ce temps dirigé l'artillerie du bord avec autant d'intelligence que de bravoure, mit ensuite pied à terre à la tête de la seconde compagnie de débarquement. Tout le village fut incendié. Une partie de l'armée de Tongo arriva sur les entrefaites et acheva par le pillage ce que nous avions commencé par l'incendie.

A trois heures de relevée l'embarquement eut lieu dans le plus grand ordre et à l'appel de l'équipage l'on constata du côté des français deux morts et onze blessés et du côté des belges deux blessés mais légèrement.

Le 25, à dix heures du matin, nous quittâmes la rade de Debocké pour descendre la rivière. Les populations étaient postées sur la rive droite dans les

fourrés et les mangliers qui dans toutes les rivières de la côte d'Afrique forment un rideau impénétrable à la vue; ils dirigèrent continuellement un feu de mousquetterie bien nourri sur nous et sur les embarcations qui nous remorquaient, et cela jusqu'à Wakaria où nous retrouvâmes la Louise-Marie. Pendant le trajet un nègre de Gorée dans une embarcation française eut la tête traversée par une balle.

J'embarquai le soir même avec mes officiers et mes matelots à bord de mon navire, où l'on avait la veille transporté tous les blessés.

Le 26 vers 11 heures du matin nous appareillâmes pour continuer à descendre la rivière. Je pris la tête de l'expédition. Peu d'instants après, à Bancafelt, nous subîmes une vive fusillade, mais notre batterie bien servie et envoyant constamment de la mitraille débusquait l'ennemi au fur et à mesure que nous avancions. Cependant les balles pleuvaient à bord et c'est avec le plus grand chagrin que je dois vous annoncer que dans ce moment une d'elles atteignit l'Enseigne de vaisseau Dufour entre les deux yeux; le projectile est resté dans les os du palais, son état est alarmant.

Arrivé près des roches de Candouma le courant nous porta avec une telle rapidité à terre qu'il fût impossible d'éviter l'échouage, l'arrière toucha et la Goëlette se trouva bientôt déjaugée. La position était très critique : nous nous trouvions à quinze pas d'une éminence très boisée, les naturels nous tiraient des coups de fusil presque à bout portant. Je trouvai inutile de songer au navire et je concentrai toute mon attention sur notre défense, et grâce au courage, à l'énergie et au sang-froid de mes officiers et à l'intrépidité de mon équipage, le bois fut en partie nettoyé par de la mitraille et des obus, et l'on me laissa le loisir de voir la fâcheuse position de mon bâtiment qui était déjà incliné à 45° et que je craignais avec raison voir chavirer à la fin de la marée.

Comme j'avais de l'avance sur l'Emma et la Dorade, ceux-ci arrivèrent après mon échouage. Le Commandant de la Tocnaye que le sang-froid n'abandonne jamais fit mouiller la Dorade en amont et mouilla lui-même avec l'Emma en aval de mon navire et par leur feu croisé empêchèrent les indigènes de m'inquiéter davantage. Le Capitaine Witteveen vint m'offrir généreusement son concours et avec la chaloupe d'une des corvettes me porta une ancre de bossoir au large malgré la fusillade et parvint à la mouiller après avoir ainsi exposé sa vie et celle du brave équipage français.

Nous débarquâmes tous les malades et les blessés qui furent placés à bord de l'Emma. Je pris des mesures pour jeter la Batterie à l'eau et pour couper la mâture. Heureusement, Monsieur le Ministre, deux heures avant la marée basse la Goëlette n'inclina plus et à la marée haute suivante je parvins à me renflouer et à mouiller au milieu de la rivière.

Au jusant suivant nous fîmes route pour Rapass où nous arrivâmes sans qu'aucun autre accident ait eu lieu.

Il ne me reste plus, Monsieur le Ministre, qu'à vous exprimer mon admiration sur la conduite courageuse et intrépide que Mr. le Capitaine de frégate De la Tocnaye Commandant la corvette la Recherche, a montrée pendant toutes les phases de cette expédition; sur le sang-froid et la valeur de Monsieur le capitaine de frégate de Kerhallet commandant la corvette la Prudente, et sur la courageuse intrépidité des Etats-Majors et équipages français.

Je dois signaler particulirèement à votre attention le dévouement de Mr. A. Cohen, qui, en mettant l'Emma à notre disposition nous a permis d'exécuter cette expédition avec certitude de succès; et la conduite énergique du Capitaine Witteveen qui, au milieu d'une pluie de balles, n'a cessé un seul instant de diriger son bâtiment avec la science du marin et le courage d'un officier aguerri.

L'Enseigne de Vaisseau Ducolombier Th. s'est conduit avec bravoure et intelligence, et m'a parfaitement secondé; une balle lui a traversé l'uniforme. L'Enseigne de Vaisseau Tratsaert a montré beaucoup de sang-froid et de courage. La conduite de l'Enseigne de Vaisseau Dufour, d'abord blessé à l'assaut de Debocké et ensuite gravement au passage de Bancafelt, a excité l'admiration générale.

Les aspirants de 1re classe Mestriaux et Stessels se sont parfaitement conduits. L'aspirant de 1re classe Delcourt s'est très bien conduit dans l'assaut de Debocké, et ensuite pendant l'échouage a montré beaucoup de sang-froid en portant une ancre à jet au large au milieu des balles.

Le Chirurgien-major Durand a acquis des titres à la reconnaissance de tous par les soins intelligents, le dévouement empressé dans le traitement des blessés et malades, et par le talent avec lequel il a fait des opérations chirurgicales importantes qui ont été couronnées d'un plein succès.

L'agent comptable Antheunis, par la bonne direction qu'il a donnée au service des poudres et projectiles, a puissamment contribué à l'activité du jeu de l'artillerie.

Le contre-maître de canonnage Rietveld pendant les trois jours que l'action a duré, a montré beaucoup de courage et, pendant que je pointais un de mes mortiers, le feu prit à une obus à deux pas de là. C'était sur le pont de l'Emma où, dans ce moment, se trouvaient réunis deux cent cinquante personnes; il eut le sang-froid de prendre l'obus et de le jeter hors du bord, et sauva indubitalement la vie de plusieurs personnes.

Les matelots Paque et Heyvaert se sont parfaitement comportés.

A mon retour en Belgique je me propose, Monsieur le Ministre, de solliciter de votre obligeance des récompenses pour mon Etat-Major, mon équipage et pour le Capitaine Witteveen. Mais pour Messieurs les Commandants français De la Tocnaye et De Kerhallet, je réclame dès aujourd'hui de votre justice que vous leur fassiez obtenir la décoration de l'Ordre de Sa Majesté qu'ils ont si bien méritée.

Je termine, Monsieur le Ministre, en vous exprimant que le courage et le sang-froid des Belges a excité au plus haut degré l'admiration des français nos alliés, et moi, pour ma part, je suis heureux d'être le chef d'officiers & sous-officiers et de matelots dont la valeur & l'intrépidité n'ont pas été un seul instant en défaut pendant les trois jours de combat et un échouage excessivement dangereux qu'ils ont eu a soutenir.

Agréez Monsieur le Ministre, l'expression des sentiments distingués de votre très humble & très obéissant serviteur.

Le Lt de Vau de 1ère Classe Comdt

signé : Van Haverbeke.