

Les expéditions de Jean-Baptiste De Lescluze en Méditerranée et en mer Noire

par B. van de WALLE,
Professeur à l'Université de Liège
conférence donnée le 25 janvier 1961

ON aurait tort de minimiser, comme le faisait Pasquini (1), le rôle que le port d'Ostende a joué dans le premier quart du XIX^e siècle. Nous voudrions, dans l'exposé qui va suivre, évoquer des entreprises maritimes d'une certaine envergure qui ont eu, à cette époque, ce port comme point de départ, concurremment avec le port intérieur de Bruges.

Sous le régime français déjà avaient été réorganisées à Ostende et à Bruges des Chambres de Commerce qui, sous l'égide des négociants et des armateurs locaux, devaient orienter la vie économique de ces deux centres.

Parmi les armateurs brugeois qui se firent remarquer à cette époque par l'importance de leurs affaires, il convient de citer principalement les frères Sinave, les frères Serweytens et enfin l'armateur-négociant De Lescluze qui est l'objet du présent exposé (2).

(1) I. N. PASQUINI, *Histoire de la ville d'Ostende et du port*, Bruxelles, 1843, p. 341.

(2) Nous résumons ici la biographie de Jean-Baptiste De Lescluze que nous avons présentée sous une forme plus complète dans les *Annales de la Société d'Emulation de Bruges*, tome XCVI (1959), p. 64-88 et XCVII (1960), p. 154-235, mais ajoutons par endroits des indications qui nous ont été fournies après que nous ayons rédigé cette première étude. Au début de cet article nous tenons encore à rappeler tout ce que nous devons aux conservateurs des dépôts d'archives de La Haye (*Algemeen Rijksarchief*), de Leyde, (*Rijksmuseum van Oudheden*), de Bruxelles (Mi-

Jean-Baptiste De Lescluze appartenait à une ancienne famille d'origine française, mais établie depuis un siècle au moins en Flandre. Né en 1780 à Bruges, Jean-Baptiste avait épousé en 1802 Thérèse-Françoise Serweytens, sœur des deux armateurs que nous venons de citer. Cette alliance ne fut sans doute pas sans influencer l'orientation que ce fils de négociant donna à son activité.

Nous sommes mal instruit sur les débuts de De Lescluze dans la carrière d'armateur. Des documents qui sont arrivés dernièrement à notre connaissance nous permettent cependant d'affirmer qu'à la fin du régime français, il était en possession de deux bricks, la *Thérèse* et le *Triton*, pour lesquels il obtint le 2 juillet 1813 des licences pour faire le commerce avec l'Angleterre et la Norvège. C'était le moment où, par suite de l'échec du Blocus continental, Napoléon avait instauré un régime économique plus libéral, permettant à des navires français de se livrer sous certaines conditions au commerce d'exportation et d'importation avec des pays comme l'Angleterre et l'Amérique. Signalons que, à côté des deux licences dont il vient d'être question, De Lescluze en avait obtenu une troisième, en date du 14 janvier 1813, l'autorisant à appareiller du port d'Ostende avec un navire non désigné à destination des Etats-Unis. La pièce porte au dos cette indication curieuse ajoutée de la main de l'armateur : « Licence de Marie-Louise pour aller aux Etats-Unis d'Amérique ».

Si des documents comme ceux-ci montrent que les armateurs de chez nous avaient trouvé des accommodements avec les rigueurs du blocus, il n'en est pas moins certains que le commerce maritime ne put reprendre librement qu'après la chute de l'Empire. A partir de ce moment le trafic du port d'Ostende reprit une certaine intensité : suivant les statistiques de l'époque, le mouvement du port d'Ostende ne tarda pas à atteindre une moyenne de 300 à 400 vaisseaux par an, ce qui n'était pas si mal en regard de la moyenne d'Anvers qui était à peu près du triple.

En consultant les *Zetijdingen* des journaux locaux, nous pouvons voir que De Lescluze ne se contenta pas d'utiliser ses propres bricks, le *Triton*, la *Thérèse* et son trois-mâts, la *Jeune Annette*, mais affrêta également des vaisseaux néerlandais et étrangers qui partent avec des

nistère des Affaires étrangères; Musée de l'Armée) et de Bruges (Archives communales), ainsi qu'aux personnes qui nous ont communiqué des documents concernant De Lescluze. Notre gratitude va aussi à la Direction de l'Académie de Marine qui a bien voulu accueillir le présent article dans son *Annuaire*.

marchandises ou sur lest et ramènent les produits les plus variés, tels que le sel, de Marennes et de Saint-Ubès (en Charente Inférieure), le café et le sucre, de Liverpool; la potasse et la védasse, de Dantzig; les bois de construction, des ports de Scandinavie et de Saint-Petersbourg; et la graine de lin, de Riga.

Il lui arrive même d'envoyer ses navires vers des rives plus lointaines. En 1816 et 1817, deux d'entre eux, la *Jeune Annette* et le *Triton* étendront leur course jusqu'à La Havane et en ramèneront un chargement de café, de sucre et de peaux.

Voulant profiter d'autre part de la reprise des affaires avec les colonies, que les Pays-Bas venaient de récupérer, il fit partir son plus gros navire, la *Jeune Annette*, pour les Indes Néerlandaises (octobre 1817 - novembre 1819). Le trois-mâts eut une navigation plutôt difficile : on peut conjecturer qu'il rencontra quelques déboires pendant son séjour à Batavia et qu'il rentra sans avoir réalisé les bénéfices qu'avaient enregistrés certains des concurrents de De Lescluze, comme par exemple les compatriotes de ce dernier, les frères Sinave. Mais au moment où il essayait ce demi-échec, De Lescluze vit poindre subitement de nouveaux espoirs.

En juillet 1818, le roi Guillaume avait créé à Ostende, sur la suggestion du ministre Falck, une Chambre de Commerce dans le Levant : cette chambre, qui était créée sur le modèle des anciennes chambres du même nom existant dans les Pays-Bas septentrionaux, avait comme but de promouvoir les relations commerciales avec les ports de la Méditerranée.

Quand il s'agit d'en constituer le comité directeur, De Lescluze fut désigné pour y représenter les intérêts de Bruges; nous allons voir qu'il ne tarda pas, à la faveur des circonstances, à jouer un rôle fort actif dans le cadre de cette institution.

À cette époque, l'attention des hommes au pouvoir était spécialement attirée par les possibilités d'expansion qu'offraient les marchés de la mer Noire. Depuis plusieurs années, le chargé d'affaires des Pays-Bas à Constantinople, Gaspar Testa, avait entamé des négociations avec la Sublime Porte pour obtenir le libre passage vers la mer Noire pour les vaisseaux naviguant sous pavillon néerlandais : ces négociations venaient d'aboutir à un accord on ne peut plus favorable au commerce de notre pays.

Les régions côtières du Caucase et de l'Anatolie avaient aussi été remises à l'ordre du jour par les informations toutes fraîches qu'en

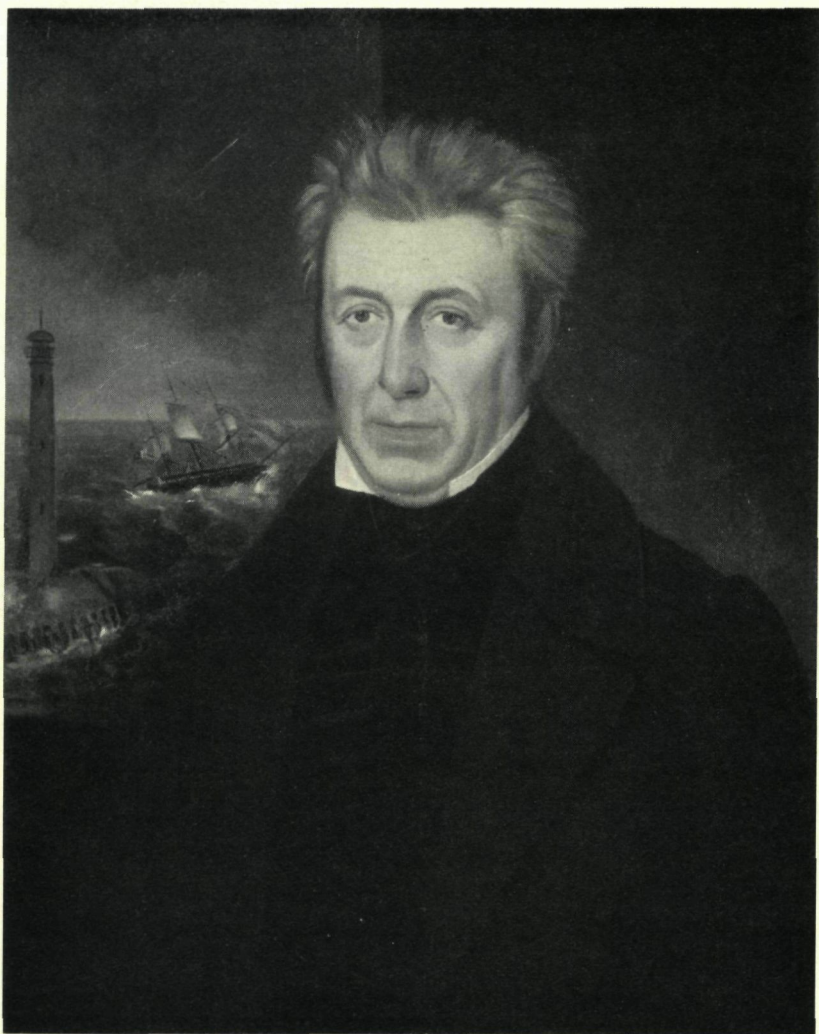


FIG. 1

*Portrait de Jean-Baptiste De Lescluze (1780-1858),
peint par Joseph Meganck. Signé et daté de 1838.*

(Collection Meunier-De Lescluze, Bruxelles).

L'armateur est représenté ici à l'âge de 58 ans, comme en fait foi la mention *ÆT*^s 58 qui figure sous la baie à gauche du tableau. Celle-ci s'ouvre sur un paysage maritime, où l'on voit représentés une jetée surmontée d'un phare (sans doute le phare d'Ostende) et un trois-mâts barque battant pavillon belge. Au sommet du grand mât de ce bâtiment (qui doit être le *Météore*) est arborée une flamme blanche, sur laquelle on peut lire DL (initiales de De Lescluze).

Ce portrait a comme pendant celui de la femme de l'armateur, (née Thérèse-François Serweytens) qui a été exécuté la même année et par le même artiste.

avait rapportées un officier anversois qui revenait de ces parages où il avait passé une dizaine d'années : le colonel Bernard Rottiers. Celui-ci, après avoir conquis ses premiers gallons au service du roi de Hollande, s'était mis en 1809 à la disposition du czar de Russie, avait fait campagne contre les Turcs et les Perses; il avait longuement séjourné en Géorgie, accumulant au cours de ses déplacements des observations et des connaissances dont, à son retour au pays, il n'avait pas manqué de faire profiter le roi et le ministre Falck aussi bien que les hommes d'affaires de son pays.

Aussi le roi Guillaume inséra-t-il dans le discours du trône qu'il prononça le 16 octobre 1820 à la réouverture des Etats-Généraux un paragraphe où il exprimait l'espoir « que les nouvelles sources de profits dans la mer Noire, ouvertes à notre industrie par les heureuses négociations du chargé d'affaires à Constantinople, ne resteraient pas improductives ».

C'était là une invitation discrète aux négociants et aux armateurs néerlandais à tenter leur chance dans ce secteur qui avait été trop négligé jusque-là, en raison des entraves que la Turquie avait mises au libre passage par le Bosphore vers les ports de la Russie méridionale.

Rottiers avait d'abord essayé d'intéresser les hommes d'affaires anversois au commerce dans ces régions écartées; mais, ne rencontrant que peu d'écho auprès de ses concitoyens, il s'adressa à De Lescluze avec lequel il devait être en relation. L'armateur brugeois entra volontiers dans les vues de Rottiers et, par l'entremise de ce dernier, fit savoir au Roi qu'il était prêt à mettre sur pied une expédition dans la mer Noire, moyennant un appui financier de l'Etat.

La candidature de De Lescluze fut soumise à l'examen du gouvernement. Combattue par le ministre des Affaires étrangères Nagell, que les récents déboires de l'armateur avaient mis en défiance, la candidature fut appuyée par Falck avec une telle insistance que finalement le Roi se décida à lui confier officiellement la mission de prospection envisagée. Le 9 janvier 1821, le souverain prenait un arrêté par lequel in investissait De Lescluze d'une mission commerciale en mer Noire et lui octroyait une prime d'encouragement de 7.000 florins, dont 4.000 lui seraient payés au moment de son départ. Par le même décret il adjoignait à l'armateur un guide du nom de Taitbout de Marigny.

Le chevalier Edouard Taitbout de Marigny était un émigré français appartenant à une famille distinguée; sous l'Ancien Régime celle-ci avait fourni plusieurs consuls dont la carrière s'était déroulée dans les Echelles du Levant. Au moment de la Révolution, le père d'Edouard

avait accompagné l'ambassadeur de France auprès de la Sublime Porte, le Comte de Choiseul-Gouffier, en Russie et s'était établi avec sa famille en Crimée. Au cours de son séjour prolongé sur les rives de la mer Noire, Edouard avait fait plusieurs voyages en Circassie et avait eu l'occasion de s'y lier avec les princes et les notables du pays, dont il était devenu l'ami. Il parlait leur langue, il connaissait leur mode d'existence et leurs besoins, en un mot il était l'homme tout désigné pour servir de guide et d'introducteur à une expédition comme celle que De Lescluze était chargé de diriger. Les circonstances l'avaient mis en rapport avec le colonel Rottiers et c'est sans doute pour cette raison que, se trouvant démuné de ressources, il vint aux Pays-Bas et proposa ses services au Roi pour l'expédition qui se préparait.

Disons tout de suite que l'expédition de 1821 fut dans un certain sens une expédition manquée, et cela, non par la faute de De Lescluze ni par celle des promoteurs de l'entreprise, mais bien par le cours imprévisible des événements. En effet, quand les deux bricks, le *Triton* et la *Thérèse*, partis d'Ostende le 10 avril, arrivèrent aux premiers jours de mai dans les eaux algériennes, De Lescluze apprit non sans déplaisir que les Grecs s'étaient soulevés en de nombreux points du continent et de l'Archipel contre les fonctionnaires et les garnisons du Grand Seigneur et qu'en guise de représaille, les Turcs de Constantinople s'en prenaient à tous les chrétiens résidant dans cette ville et les menaçaient dans leur vie et dans leurs biens; qu'en conséquence les bricks néerlandais risquaient d'avoir les plus graves ennuis s'ils s'engageaient dans le Bosphore et s'arrêtaient à Constantinople, d'autant plus que la flotte des Insurgés avait établi un blocus à l'entrée des Dardanelles.

Dans ces conditions, De Lescluze se rendit compte qu'il ne pouvait poursuivre sa route suivant le plan primitivement prévu. Mais, ne voulant pas perdre entièrement le fruit de son voyage, il résolut de faire voile vers le port d'Athènes, où il parvint vers la fin de juin, peu de temps après que les Insurgés eussent chassé les Turcs de la région. Ses bricks restèrent à l'ancre dans les eaux du Pirée pendant une quarantaine de jours, tandis que lui-même rencontrait le consul des Pays-Bas, Dominique Origone, et essayait de faire quelques affaires avec les habitants. Au moment où les Turcs s'apprétaient à faire un retour offensif, il aida les populations à se mettre à l'abri dans l'île de Salamine. En dépit de cette intervention humanitaire, il fut sommé par le commandant des forces grecques de quitter le port dans les vingt-quatre heures. Il se rendit alors à Cenchrée, dans le golfe de Corinthe, où il rencontra le fameux chef des Insurgés Démétrius Ipsilanti, visita encore diffé-



FIG. 2

Les équipages du « Triton » et de la « Thérèse » participent au sauvetage des populations grecques, fuyant devant les Turcs (Pirée, août 1821). Composition peinte en 1853 par Bernard Cloet.

(Collection Meunier-De Lescluze, Bruxelles).

Ce tableau a dû être peint à l'occasion de la remise de la décoration de chevalier de l'Ordre Royal du Sauveur à J.-B. De Lescluze. Le paysage où se situe la scène de sauvetage paraît inspirée du dessin fait sur les lieux en 1821 par E. Taitbout de Marigny (voir la reproduction dans *Annales de la Société d'Emulation de Bruges*, tome XCVII (1960), (fig. III). Le tableau porte à droite, en bas : *Bernard Cloet pinxit 1853*.

Au revers du cadre est fixée une étiquette, portant, d'une écriture de l'époque, la notice suivante :

« Scène de sauvetage au port Pyrée d'Athènes en août 1821 par les équipages des navires néerlandais « le Triton » et « la Thérèse », armateurs Monsieur Père De Lescluze et Fils, de Bruges, et dont le chef était dans ces parages; acte pour lequel le Gouvernement grecque (*sic*) l'a décoré seulement en 1852, par souvenir d'un des sauvés ».

Dans le lointain, un détachement de cavaliers turcs débouche sur la grève. Au milieu, à droite, les Turcs massacrent un groupe d'habitants près d'un village en flammes. A l'avant-plan, des Grecs apeurés fuient vers les embarcations.

Le nom des bricks, suivi de la mention « Bruges », figure sur chacune des chaloupes.

rentes îles et s'arrêta finalement à Sira qui jouera dorénavant le rôle de lieu de ralliement pour les bateaux de son armement.

Laissant son fils Jean et Taitbout à la garde des marchandises qu'il destinait à ses opérations ultérieures, De Lescluze rentra à la fin de l'année à Bruges sur le *Triton*, suivi deux mois plus tard par la *Thérèse*.

En quittant l'Archipel d'une manière plutôt précipitée, l'armateur se promettait bien de revenir dès que la situation politique se serait un peu clarifiée. Il obtint sans peine du ministre Falck un renouvellement de sa mission et s'occupa activement des préparatifs de son second voyage. Aux deux bricks qui avaient pris part à l'expédition de 1821, il en joignit un troisième le *Petit Auguste*; il s'assura même un peu plus tard le concours de la barcasse le *Nijverheyd*, qui était en réalité un navire américain renfloué.

Les départs des trois bricks s'échelonnent sur les mois du printemps 1822. Le *Petit Auguste* était parti en éclaireur le 7 avril, le *Triton*, ayant De Lescluze à bord, avait suivi le 24 mai, tandis que la *Thérèse* ne se mettait en route que le 12 juin.

Pendant la première partie de cette campagne, De Lescluze reprit les affaires qu'il avait amorcées l'année précédente dans les îles de la mer Egée. Prenant Sira comme centre d'opération, il naviguait « à l'aventure » d'une île à l'autre, réalisant de petits bénéfices sur les marchandises qu'il avait apportées et essayant de se procurer des produits indigènes. Taitbout qui avait hâte de rejoindre les régions où il pourrait exercer ses fonctions consulaires, commença à s'impatienter en voyant De Lescluze s'attarder dans les îles; il prit de grands airs et alla jusqu'à accuser De Lescluze de s'occuper davantage de ses propres intérêts que de l'accomplissement de sa mission.

De Lescluze ne s'en laissa pas remonter et, usant de ses pouvoirs de chef de mission, il menaça son impatient partenaire de le chasser de son brick. Le consul de Sira dut intervenir pour apaiser les deux adversaires, mais pendant tout le reste de l'expédition les relations entre l'armateur et son « guide » restèrent plutôt tendues.

Au mois de décembre, les conditions météorologiques étant devenues favorables, De Lescluze mit finalement le cap sur Constantinople avec le *Triton* et le *Petit Auguste*. Il fit la connaissance du chargé d'affaires Testa, avec lequel il s'entendit à merveille, et obtint grâce à l'intervention de celui-ci les firmans et les recommandations dont il allait avoir besoin pour assurer le succès de sa mission.

Ces dispositions prises, il eut voulu partir sans désespérer pour la mer Noire, mais pendant plusieurs semaines il resta bloqué dans le Bosphore par les vents contraires. Ce ne fut que le 19 mars 1823 que les deux bricks purent prendre le large. Après avoir essuyé encore de violentes bourrasques qui les rejetèrent vers l'Anatolie, ils parvinrent à la fin du mois à Théodosie (autrement dit Caffa), petit port au S.E. de la Crimée. Ils reçurent dès leur arrivée le meilleur accueil des autorités russes et entrèrent en relations avec les hommes d'affaires établis dans ces parages.

De Lescluze établit alors un programme d'action, attribuant à chacun de ces bricks une mission déterminée. Lui même se chargea de prospecter la Crimée. Parti par la voie terrestre, il passa entre autres par la région en bordure de la mer d'Azov où habitaient les Tatares Noghaïs et alla visiter les élevages de chèvres du Thibet qui constituaient une des attractions de la région; il rejoignit enfin le *Triton* qui l'avait devancé à Taganrok. Là il embarqua quelques spécimens de chèvres qu'il destinait au Roi, et retourna à Théodosie non sans faire escale à Kertch.

De son côté, son fils Jean, qui disposait du *Petit Auguste*, fit voile avec Taitbout vers Anapa, centre administratif et commercial de la Circassie. Bien que cette ville servît de résidence au pacha qui représentait l'autorité théorique du Grand Seigneur sur le pays, les Circassiens jouissaient encore d'une indépendance presque complète et vivaient d'une manière patriarcale. Taitbout qui, comme il a été dit, avait déjà fait plusieurs séjours en Circassie, fut reçu à bras ouverts par ses anciens amis, parmi lesquels son « garant », (*konak*) Mehmet Jendar Oghlou, qui se montra particulièrement empressé et facilita les démarches commerciales de Jean De Lescluze. Ils firent reconnaître par le charpentier de l'expédition la qualité du bois que fournissaient les forêts de la région et embarquèrent un choix d'animaux rares, tels que des brebis à laine noire, dite d'Astrakhan, et même un bélier à quatre cornes. Enfin ils accumulèrent sur le *Petit Auguste*, outre ces animaux, une vingtaine de tonnes de produits exotiques et regagnèrent sans plus tarder Théodosie, où le chef de l'expédition leur manifesta sa satisfaction des résultats déjà obtenus.

Encouragé par ces heureux débuts, l'armateur permit à son fils et à Taitbout de poursuivre leur prospection, tandis que lui-même retournerait vers la Méditerranée. Il fit transborder les marchandises et le troupeau de lanigères sur le *Triton* et prit son départ dans les premiers

jours de juillet. Il s'arrêta quelques jours à Constantinople pour faire rapport à Testa et atteignit Sira le 11 août.

Sans doute avait-il hâte de renvoyer le *Triton* aux Pays-Bas, d'abord parce qu'il était heureux de prouver d'une manière tangible le succès de l'expédition en mer Noire, ensuite aussi parce qu'il désirait faire parvenir en bonne forme la petite ménagerie qu'il destinait au roi Guillaume. Le malheur voulut que la navigation fut ralentie par l'inclémence des éléments. Parti de Sira le 15 août 1823, le *Triton* ne put jeter l'ancre à Ostende que le 4 novembre, soit après une traversée de trois mois et demi. On s'imagine les difficultés qu'eurent les hommes d'équipage à assurer pendant un temps aussi long la subsistance des animaux délicats confiés à leurs soins.

L'arrivée du brick avec son chargement de produits de Crimée et de Circassie et surtout avec son contingent d'animaux exotiques donna évidemment lieu à diverses manifestations. La Société Royale d'Agriculture et de Botanique de Gand prit l'initiative d'envoyer une délégation de commissaires pour prendre au nom du roi livraison des chèvres, du bouc du Thibet et du bélier à quatre cornes et pour les conduire à Gand. Elle remit aussi une médaille d'honneur au capitaine Coelinck pour les soins dont il avait entouré ces animaux au cours de la longue et pénible traversée. Notons que les chèvres du Thibet retinrent particulièrement l'attention des éleveurs qui envisagèrent la possibilité d'acclimater ces animaux à longs poils dans nos provinces : ils espéraient ainsi obtenir de la laine propre à fabriquer sur place des châles qui jusque là devaient être importés d'Orient. Il semble que ces essais, qui avaient été tentés avec quelque succès en France, n'aient pas été aussi heureux chez nous.

Mais après cette digression, qui est en même temps une anticipation, il est temps de revenir aux opérations que De Lescluze poursuivait en Méditerranée.

En principe, la mission commerciale dont l'armateur brugeois avait été chargé par le Roi était circonscrite au bassin de la mer Noire. Cette mission avait donc pris fin. Cependant, en sa qualité de co-directeur de la Chambre de Commerce dans le Levant et en tant que négociant, De Lescluze avait l'ambition d'étendre ses activités commerciales aux marchés du Proche Orient et désirait en particulier prendre pied en Egypte, ce pays dont l'économie, sous l'impulsion de Méhémet-Ali, était en voie de prendre un remarquable essor.

Pour des raisons de prestige, il eut voulu faire son entrée à Alexandrie sur un de ses propres vaisseaux, et se présenter là-bas, ayant à ses

côtés son fils Jean, auquel il destinait un grand avenir en Egypte. A son grand déplaisir, le *Petit Auguste*, sur lequel il comptait pour cette mise en scène, s'attardait au-delà de toute prévision en mer Noire. L'armateur se perdit en conjectures sur les raisons de ce retard, et soupçonnait Taitbout d'en être en grande partie responsable. En réalité, Jean De Lescluze et Taitbout avaient été amenés à prolonger leur périple pour des raisons qu'ils n'avaient pu prévoir. Lorsque, après le départ de l'armateur, ils s'étaient remis en route vers la côte circassienne, ils avaient été déportés par les vents jusqu'en Mingrélie et avaient été amenés à pousser aussi loin que Trébizonde. Ce n'est qu'au mois d'août qu'ils étaient remontés vers la Circassie et avaient pu reprendre contact avec leurs amis. Quand un peu plus tard ils avaient regagné Théodosie, ils se virent à court d'argent et, ne pouvant payer les frais de leurs équipages, ils durent attendre le mois d'avril de l'année suivante avant de recevoir les lettres de change que l'armateur, finalement alerté, leur avait fait parvenir.

Las d'attendre le *Petit Auguste*, Jean-Baptiste De Lescluze, dont tous les autres navires, y compris la *Nijverheyd*, étaient repartis pour les Pays-Bas avec un plein chargement, s'était résigné à prendre passage sur un brick russe, qui le conduisit en janvier 1824 en Egypte.

Peu de jours après son débarquement à Alexandrie, il fut accueilli par le consul des Pays-Bas, l'Italien Alexandre Buccianti. Si les premiers rapports entre l'armateur et le consul furent corrects, il semble cependant que d'emblée les deux hommes éprouvèrent de la méfiance et même de l'antipathie l'un pour l'autre, De Lescluze avait l'impression que le consul n'était pas à la hauteur de sa tâche; Buccianti, de son côté, était indisposé par le ton autoritaire et l'esprit chicanier de son interlocuteur. Dans les jours qui suivirent, De Lescluze eut une longue entrevue avec Boghos Yousouf, premier drogman et homme de confiance du vice-roi. Ce personnage plein d'entregent lui ouvrit les perspectives les plus attrayantes pour ses futures transactions en Egypte et lui fit un tableau séduisant de tous les produits indigènes qui seraient de nature à alimenter le commerce avec les Pays-Bas : parmi ceux-ci il citait principalement le coton, la graine de lin, le safran, l'indigo, les peaux et l'opium.

De Lescluze se laissa gagner par ces paroles encourageantes, sans se rendre immédiatement compte des inconvénients que présentait le système des monopoles qu'avait introduit Méhémet-Ali et qui viciait toute l'économie du pays. Il ne tarda pas à entrer en rapport avec certains hommes d'affaires européens établis en Egypte, qui lui firent

des propositions à première vue intéressantes. C'est ainsi qu'il fit la connaissance d'un Français, Victor Besson, ancien capitaine de frégate, qui, sous l'Empire, s'était distingué en plus d'une occasion et avait même tenté de faire évader Napoléon au moment où celui-ci allait tomber aux mains des Anglais. De Lescluze fut si favorablement impressionné par les dehors sérieux et distingués de son interlocuteur qu'il consentit sans peine à s'associer avec lui pour fonder une maison de commerce à Alexandrie, sous la raison : Besson-Jean de Lescluze. Si l'armateur avait fait intervenir ici le nom de son fils, c'est qu'il songeait à mettre Jean à la tête de l'entreprise une fois que celle-ci aurait pris un bon départ.

Il fut aussi amené à traiter avec un jeune compatriote, Henri Kerselaers (natif de Wersbeek, près de Louvain) qui, arrivé quelques années plus tôt en Egypte, vivait d'expédients et avait lancé en dernier lieu une petite manufacture de tabac à priser. Cet habile démarcheur parvint si bien à circonvenir De Lescluze, que celui-ci ne craignit pas de lui faire une avance de fonds et alla même jusqu'à lui livrer pour 684 talaris de marchandises payables avant le 15 février de l'année suivante, d'après les traites que son débiteur lui en avait fournies.

Enfin, le 8 avril 1824, il conclut au nom de sa firme une convention de société avec deux Français, Barthou et Clairambault, pour acheter solidairement une collection d'antiquités égyptiennes, que ses navires seraient chargés de transporter aux Pays-Bas aux fins de vente.

Ayant ainsi jeté les bases de sa maison de commerce en Egypte, il éprouva le besoin de prospecter aussi les autres marchés de la Méditerranée orientale. C'est ainsi qu'au printemps, il se mit en route pour un voyage qui le mena notamment à Beyrouth et à Larnaca (Chypre), et parvint au début de l'été à Smyrne et à Sira, où Jean, son fils, vint finalement le rejoindre, au terme de sa trop longue équipée en mer Noire. Pendant sa halte, qui se prolongea au-delà de ses désirs, il surveilla les mouvements de ses navires qui allaient et qui venaient entre les Pays-Bas et la Méditerranée et prit des dispositions pour la suite de ses opérations.

Si De Lescluze put se bercer un moment de l'illusion d'avoir donné un bon départ à ses entreprises dans le Levant, il ne devait pas tarder à se rendre compte que sa situation était menacée de différents côtés.

Les nouvelles qui lui venaient d'Egypte étaient peu rassurantes : il apprenait que les hommes en qui il avait mis sa confiance s'étaient

joués de lui et risquaient de l'attirer dans de mauvais pas. Buccianti, qui s'était aperçu que l'armateur avait des visées sur le poste de consul pour son fils Jean, adopta une attitude de plus en plus hostile à son égard et se complut à le compromettre aux yeux de Testa et des autres hommes d'affaires d'Égypte. Pour comble de malheur, De Lescluze fut atteint d'un accès de goutte et se vit immobilisé à Smyrne jusqu'aux approches de l'hiver.

C'est donc avec d'assez vives appréhensions qu'il rentra à Alexandrie en novembre 1824. Dès son débarquement il fut aux prises avec des difficultés qui ne firent que s'aggraver et se compliquer à mesure que les jours passaient.

Tout d'abord on l'informa que Kersselaers, dont la fabrique de tabac était virtuellement en faillite, avait levé le pied depuis le mois de mai et avait cherché refuge dans les îles grecques, où, suivant certaines rumeurs, il fabriquait de la fausse monnaie. Après bien des efforts, De Lescluze parvint à empêcher que la livraison de marchandises, négociée l'année précédente, n'ait effectivement lieu et fut déjà très heureux de réduire d'autant les pertes que le jeune aventurier lui avait occasionnées.

Il fut encore plus contrarié en constatant que son associé Besson avait fort mal respecté les engagements qu'il avait pris et se servait de l'avoir de la firme dans son seul intérêt. Les relations entre les deux associés se gâtèrent au point qu'après quelques discussions orageuses l'un et l'autre convinrent de liquider la firme : la date de cette formalité fut fixée au 1^{er} avril 1825.

A cela vint encore s'ajouter la tournure on ne peut plus fâcheuse que prit l'affaire de l'achat d'antiquités. L'un des intéressés, François Barthou, inquiet vraisemblablement par la déconfiture qui menaçait De Lescluze, et incité par les manigances d'un homme d'affaires brugeois, Charles Bogaert, exigea le retour immédiat de toute la collection qui, suivant les conventions, avait été expédiée en décembre 1824 à Anvers. De Lescluze fut condamné par le tribunal consulaire à s'exécuter; mais, fort de son bon droit, il en appela à Testa et arriva finalement à un arrangement suivant lequel il rachèterait la part de Barthou.

Les mois qui suivirent la liquidation de la maison Besson-J. De Lescluze représentent certainement l'étape la plus pénible de la carrière commerciale de l'armateur. Chaque jour il se trouvait confronté avec quelque nouvelle manœuvre de ses concurrents et de ses ennemis, qui étaient d'ailleurs soutenus plus ou moins ouvertement par Buccianti.

Le consul, tout en se donnant des airs d'impartialité et de modération, s'ingéniait à humilier son adversaire et dissimulait à peine la satisfaction qu'il ressentait de pouvoir condamner le négociant sur la plupart des points en litige. De Lescluze, bien que profondément atteint dans son moral, ne se laissa pas démonter : à chaque attaque et à chaque condamnation il répliquait avec vigueur et ne cessait d'en appeler à l'arbitrage de Constantinople. Le chargé d'affaires Testa, et l'ambassadeur Hugo van Zuylen, qui lui succéda, tâchèrent de départager les responsabilités et de ramener le calme dans les esprits. Mais De Lescluze n'en pouvait plus : il était tellement excédé par les procédés odieux de Buccianti et de ses suppôts qu'il n'eut plus qu'une idée : quitter au plus tôt l'Égypte où il n'avait rencontré qu'esprit d'intrigue et mauvaise foi. Il consacra les mois d'été à liquider ses affaires et à déjouer les manœuvres de ses ennemis. Jusqu'au dernier moment il fut en butte aux vexations de Buccianti et ce ne fut qu'à l'intervention du colonel Bolken, commandant la frégate *Rupel*, en mission à Alexandrie, qu'il parvint à obtenir les pièces dont il avait besoin pour quitter le pays. Il s'embarqua le 23 octobre sur le *Triton* et rentra à Bruges le 14 février de l'année suivante, après une absence de près de quatre ans.

★★

Si l'auteur de ces lignes a été amené à s'occuper de Jean-Baptiste De Lescluze, c'est moins dans l'intention de reconstituer la carrière d'un homme qui avait été mêlé à l'expansion commerciale de son pays au début du siècle dernier, que par le désir de tirer au clair les allusions que contiennent différents catalogues et écrits du temps aux collections d'antiquités que ce négociant avait ramenées de ses voyages.

Il sera donc question à présent de l'activité de notre armateur comme collectionneur ou plus exactement comme pourvoyeur d'antiquités.

Déjà au cours de son premier voyage en Méditerranée. De Lescluze s'était procuré, par achat ou autrement, des sculptures et des vases antiques, principalement à Athènes et à Eleusis, mais aussi dans l'île de Zéa; ces pièces entrèrent par la suite dans les collections de l'université de Gand et du musée de Leyde.

Mais durant les années suivantes, quand il eut étendu son rayon d'action, il tourna plus spécialement son attention vers les pièces se rattachant au passé pharaonique. On sait que dans le premier quart du XIX^e siècle l'antiquité pharaonique avait été mise à la mode, tant

par l'expédition de Bonaparte, qui avait révélé les richesses archéologiques de la vallée du Nil, que par le déchiffrement des hiéroglyphes qui ouvrait l'un des chapitres les plus anciens de l'histoire de l'humanité.

Dans la plupart des pays d'Europe les princes et même les particuliers, constituaient à grands frais des cabinets d'antiquités égyptiennes, dont plusieurs sont devenus le noyau des grands musées d'aujourd'hui.

Parmi les pièces égyptiennes, celles qui attiraient le plus le regard des foules étaient les momies, dont l'état de conservation et le mode d'embaumement était un sujet d'intérêt et d'émerveillement.

Au cours de l'une de ses escales dans la mer Egée, De Lescluze eut la bonne fortune de mettre la main sur une de ces momies, accompagnée de son cercueil ainsi que d'une momie de chat. Il embarqua le tout sur la *Nijverheyd* en partance pour les Pays-Bas. Quand le navire arriva à Bruges en février 1824 et que la momie eut été transportée au domicile de l'armateur, Madame De Lescluze fit voir cette curiosité à ses amis et connaissances. La nouvelle ne tarda pas à se répandre, de sorte que les visiteurs affluèrent de plus en plus nombreux. On fut même obligé de transférer la momie dans un local spécial, de manière à pouvoir plus aisément canaliser la foule. Quand les Brugeois eurent satisfait leur curiosité, les Gantois revendiquèrent à leur tour la faveur d'accueillir la fameuse momie dans leurs murs : pendant le mois qu'elle fut exposée au salon de la société des Beaux-Arts, elle remporta un aussi grand succès qu'à Bruges. Suivant la volonté de De Lescluze, le ministre de l'Instruction publique avait le droit de disposer de la momie comme bon lui semblerait. Au moment où Falck songeait à la retenir pour le *Koninklijk Kabinet van Zeldzaamheden*, Reuvens, le conservateur du *Rijksmuseum* de Leyde nouvellement créé, la revendiqua pour sa section égyptienne, encore très démunie en ce genre de pièces. Le ministre acquiesça à sa requête et c'est ainsi que la momie et son cercueil terminèrent leur promenade triomphale au musée de Leyde. La caisse s'y trouve encore, bien qu'elle soit maintenant reléguée dans les réserves du musée. Quant à la momie, elle fut débauchée et autopsiée peu de temps après son arrivée dans la ville universitaire, en présence d'un aréopage d'archéologues et de médecins, comme en fait foi le procès-verbal qui fut publié à cette occasion dans les revues savantes.

Il nous reste à parler de l'importante opération d'achat d'antiquités à laquelle De Lescluze participa à la fin de son séjour en Orient.

Comme on s'en souvient, l'armateur était resté, après de pénibles tractations, seul détenteur de la collection réunie en 1824 à l'initiative de Barthou et de ses partenaires. Les pièces, empaquetées dans une

quinzaine de caisses et de ballots, avaient été ramenées à Anvers par le *Petit Auguste* et le *Triton* et entreposées à leur arrivée, en janvier 1825, chez Craemers et fils, à la consignation de Norbert De Wael.

Le conservateur Reuvs, qui avait été aussitôt alerté par l'administrateur des Arts et des Sciences van Ewyck, vint examiner discrètement la collection en mars et put se rendre un compte exact de son importance. Il en estima la valeur à quelque 15.000 ou 20.000 florins, alors que les vendeurs exigeaient la somme exorbitante de 40.000 à 60.000 florins. De Lescluze et De Wael avaient songé d'abord à vendre toute la collection en bloc, de la main à la main. Les négociations en ce sens se prolongèrent pendant plusieurs mois mais ne purent aboutir à un accord, malgré les accommodements proposés aux intéressés par le Gouvernement.

Dans ces conditions De Lescluze et De Wael prirent le parti de procéder à la vente aux enchères et en détail : cette vente fut fixée au 5 juillet 1826.

Bien que les journaux locaux eussent souligné la richesse et la variété de la collection, il ne se présenta que peu d'amateurs sérieux. Il est juste de dire que le catalogue détaillé de la vente avait paru avec un tel retard que les amateurs étrangers n'avaient pu être touchés en temps utile. Ainsi s'explique que les enchères restèrent insignifiantes et que Reuvs, avec le modique subside de 5.000 florins qui avait été mis à sa disposition par le Gouvernement, parvint à enlever la plupart des pièces présentant un réel intérêt : statues, stèles, sarcophage et cercueils, rouleaux de papyrus, scarabées etc. C'est ainsi que le *Rijksmuseum van Oudheden* de Leyde put acquérir dans des conditions exceptionnelles cette collection qui a formé le premier noyau de sa section égyptienne telle qu'elle existe de nos jours. Les accroissements qui suivirent peu après, contribuèrent encore à en faire l'un des principaux musées d'égyptologie d'Europe.

★★

A lire les lettres que De Lescluze écrivait régulièrement à Testa pendant ses voyages dans le Levant, on se rend compte qu'il était sincèrement attaché au souverain des Pays-Bas : sans doute appréciait-il dans le roi Guillaume, avec une partie importante de la bourgeoisie marchande, le protecteur éclairé de l'industrie, du commerce et de la navigation. Pour autant que nous ayons pu voir, De Lescluze ne paraît avoir pris aucune part aux événements de 1830 : son nom, en tout cas,

ne figure pas sur la liste des notables qui souscrivirent au banquet que les Patriotes brugeois organisèrent en 1829 pour protester contre l'arbitraire de la politique gouvernementale. Cependant, le régime de la Belgique indépendante, une fois établi, il semble s'y être rallié de bonne heure, comme tend à le prouver le rôle qu'il a joué dans la politique expansionniste de Léopold I^{er}.

On sait que le nouveau roi avait conçu, dès les premières années de son règne, le projet de créer des établissements belges dans les pays d'Outre-mer, que ce fût sous la forme de factoreries, de comptoirs ou de véritables colonies.

De tous les projets dont il reste la trace, le premier en date, puisqu'il remonte aux années 1835-1836, a comme objectif la fondation d'un établissement en Afrique du Nord, à la faveur de la conquête récente de l'Algérie par la France. Nous constatons que De Lescluze a été un des promoteurs de ce plan et qu'il a payé de ses deniers et de sa personne pour le réaliser.

Dans cette période de renouveau de notre vie économique, le Gouvernement, voulant stimuler les initiatives d'intérêt national, avait consenti à faire participer la marine royale aux grandes entreprises commerciales en accordant aux armateurs des équipages nourris et soldés par l'Etat. Grâce à cet appui, des hommes entreprenants, et De Lescluze fut du nombre, purent mettre sur pied, sans trop de frais, des expéditions commerciales revêtues d'un caractère semi-officiel, puisqu'elle contribuaient au prestige de la nation.

C'est dans ces conditions que De Lescluze arma son trois-mâts, le *Robuste*, qui mit à la voile le 3 janvier 1835 à destination d'Alger. Après une traversée plutôt mouvementée, il entra dans la rade de cette ville le 6 février. Le navire joua de malchance, car, à peine arrivé dans ce port depuis quelques jours, il fut assailli par une terrible tempête et alla se briser sur les rochers; dix-sept autres navires devaient périr en même temps. L'équipage de *Robuste*, qui fit preuve d'un beau courage, put être sauvé au complet, mais le navire fut irrémédiablement perdu avec la plus grande partie de son contenu.

Ce grave contretemps, loin de décourager l'armateur, dont le navire était heureusement assuré, l'incita à mettre sur pied une nouvelle expédition qu'il dirigea personnellement. Cette seconde expédition, à laquelle le Roi voulut bien s'intéresser, devait avoir, à côté de son but commercial, un but plus directement colonial, puisque, dans l'esprit de ses promoteurs, elle devait tendre à la fondation, en un point favorable

de la côte algérienne, d'un établissement sous forme de compagnie privée qui, peu à peu, pourrait devenir une véritable colonie belge. Le roi ne put qu'approuver des projets aussi conformes à sa propre politique.

De Lescluze arma dans les mêmes conditions que la fois précédente le *Météore* et y chargea pour 100.000 fr. de produits de fabrication belge. Le départ eut lieu le 11 août 1835. A son arrivée dans le port d'Alger, le 8 septembre, le chef de l'expédition, accompagné de ses conseillers se mit en rapports avec le Maréchal Clausel qui remplissait les fonctions de gouverneur général des possessions françaises de l'Afrique du Nord, et lui exposa le but de sa mission. Clausel voulut bien envisager la création d'un établissement belge à l'intérieur du territoire, en un point à déterminer; mais, lorsque le chef de mission lui eut laissé entendre que la Belgique désirait la cession d'une région située en bordure de la côte et pourvue d'un port, le gouverneur se récria en déclarant que jamais la France ne consentirait à abandonner ses droits de souveraineté sur un territoire qu'elle avait conquis par les armes. Devant cette attitude irréductible, De Lescluze se rendit compte qu'il était inutile d'insister et prit congé quelques jours plus tard de ses interlocuteurs français.

Il avait primitivement l'intention de pousser, une fois encore, jusqu'à Alexandrie, où il n'était plus retourné depuis dix ans; mais apprenant que le choléra régnait en Egypte, il renonça à cette partie de son programme. Il tint cependant à aller visiter les ports de Tunis et de Malte avant de remettre le cap sur Ostende, où il était de retour au début de mars 1836.

Après l'échec de cette mission, qui devait être sa dernière, De Lescluze semble avoir renoncé définitivement à ses grandes entreprises maritimes, qui ne lui avaient ménagé que des déboires. Pendant les vingt-deux années qui lui restèrent à vivre, nous ne le voyons plus investi d'aucune mission officielle. Tomba-t-il dans une demi-disgrâce? Nous ne le pensons pas, car en 1842 encore il eut avec le roi une entrevue dont malheureusement nous ne connaissons par l'objet. En cette même année il fit un long voyage en Allemagne qui le conduisit, semble-t-il, jusqu'à Leipzig et à Berlin.

A part ces déplacements, on peut croire que De Lescluze coula des jours tranquilles dans sa ville natale, au milieu des souvenirs qu'il avait ramenés de ses nombreux voyages.

La seule distinction honorifique qui vint le récompenser de ses initiatives et de ses labours fut la décoration de l'Ordre Royal du Sau-

veur, qui lui fut attribuée à l'initiative du Gouvernement grec, en reconnaissance des services qu'il avait rendus à la population d'Athènes en juillet 1821.

Précédé de dix-sept ans dans la tombe par sa femme dévouée, il s'éteignit à Bruges le 12 mars 1858, à l'âge de 77 ans. Déjà à ce moment le souvenir de ses exploits devait être bien estompé, car les journaux de l'époque ne lui ont même pas fait l'honneur d'une notice nécrologique. Dans le cimetière de Sainte-Croix où il repose, aucune inscription ne marque l'emplacement de sa tombe.

L'oubli immérité dans lequel est tombée la mémoire de Jean-Baptiste De Lesluze s'explique dans une certaine mesure par la malchance qui s'est abattue sur cet homme plein d'énergie et de moyens, ce pionnier qui, dans des conjonctures plus favorables, aurait pu atteindre la célébrité. Aussi avons-nous cru que sa physionomie méritait d'être évoquée, car, comme l'écrivait Albert de Burbure, « pour l'époque où il a vécu, il a fait des choses extraordinaires ».