

si une voie d'eau ne s'est pas déclarée, ou si la machine, fatiguée par l'effort, ne va pas subitement refuser tout travail. Il n'en fut rien : quarante huit heures plus tard le navire repartait d'Anvers pour l'Afrique Occidentale.

Le « Lubrafol », un de nos beaux pétroliers appartenant à la Société Anonyme d'Armement, d'Industrie et de Commerce, rentrerait à Anvers où il serait désarmé. Si la nouvelle est exacte, il serait je pense le premier tanker belge qui se trouverait dans la nécessité de renoncer à naviguer. Il est vrai d'autre part, que lorsque la raison sociale d'une affaire porte la triple dénomination armement, industrie et commerce, on comprend sans peine qu'elle soit triplement touchée par la crise. Mais je crois savoir que les affaires de ce genre ont des réserves accumulées, qui leur permettent d'attendre.

Aperçu en rade d'Austruweel une chose affreuse. Le grand tanker panamien « Winkler » (il n'est pas douteux que ce pavillon cache autre chose que des intérêts panamien) a remplacé la cheminée classique située à l'arrière et qui contient généralement les tuyaux d'échappements des gaz des moteurs, par six petits tubes s'élevant verticalement et placés à petite distance les uns des autres. Toute la silhouette de ce beau navire en était abominablement gâtée.

Le « Samland » appartenant à la Société Anonyme Belge-Américaine d'Anvers, (Red Star Line) vient d'être vendu à des démolisseurs brugeois. Il avait été construit en 1903 aux environs de New-York et avait eu une carrière fort remplie et très heureuse. C'était un bon navire de mer, robuste et marin, ayant toute sa vie durant parcouru le dur trajet de l'Atlantique Nord, mais il était devenu fort vieux et complètement démodé. De nombreux officiers belges et du personnel anversoïse ont servi à son bord et l'on peut dire du « Samland » que c'est une vieille connaissance, archi-connu de tous, qui disparaît du port d'Anvers. Le navire a été acheté par les démolisseurs pour un million et demi de francs.

O'GARS.

Nos Marins.

ADOLPHE LAUWEREINS.

Tout Ostende connaît le commandant Lauwereins. N'est il pas, bien que jeune encore, un des plus anciens commandants de nos malles Ostende-Douvres ? Son allure et sa démarche caractérisent on ne peut plus exactement le vieux bourlingueur des mers, qui même sur le plancher des vaches se campe et s'arqueboute, comme si toujours le roulis ou le tangage l'obligeaient à veiller à conserver l'équilibre.

Petit, trapu, costaud, les yeux pétillants et pleins de malice, la casquette posée sur l'oreille, le veston de mer aux trois galons dorés effacés par d'innombrables veilles sur la passerelle de commandement, les deux mains dans les poches et l'éternelle cigarette aux lèvres, je le vois qui fixe l'horizon et en réponse à ma question, m'affirme dans son langage franc et combien expressif : « Moi, j'ai balladé ma carcasse sur toutes les caisses possibles, et dans tous les patelins du monde. » Parlez lui en effet de Batoum, de Buenos Aires ou de San Francisco, de Sydney, du Cap Horn, de l'Atlantique et du Pacifique, il vous répondra invariablement par ce seul mot : Connu. Et c'est Diable bien vrai, puisque Lauwereins s'embarqua dès l'âge de 13 ans, et navigua sur les avisos, les voiliers au long cours, les cargos, les pétroliers et qu'avec eux il fut partout, dans toutes les conditions et par tous les temps.

Il m'a été plus difficile de récolter de la bouche de Lauwereins, les quelques notes nécessaires à reconstituer son passé de marin, qu'il n'est difficile à lui même sur sa « Prinses Astrid », de faire le port de Douvres par grosse tempête du surôit. — « Comment, me dit-il, vous allez imprimer ce que je raconte avec le résultat pour moi que les camarades vont me traiter de... stoeffler ? Jamais de la vie ». Mais j'ai de la patience et de la persévérance, et finalement, au cours d'un voyage de plusieurs jours en sa société, j'ai gagné la partie.

Lauwereins débuta dans la carrière maritime, d'une façon très dure, puisque en qualité de mousse il s'embarqua sur un chalutier à vapeur, le 0.126 d'Ostende pour préciser. Puis en 1893 il entra à l'École des mousses à Ostende et navigua pendant deux ans sur l'ancien aviso, la « Ville d'Ostende ». En 1895 commença la grande aventure, qui laisse à tous ceux qui passèrent par là, le stigmate moral et physique si j'ose dire, du grand et du véritable marin, et notre commandant s'en fut à Portland, en Oregon, par le Cap Horn, avec le trois-mâts-carré anglais « Riverside » du port de Liverpool. Le voyage dura plus de treize mois, jusqu'au retour à Liverpool. Ce fut alors un autre embarquement, sur un autre trois-mâts-carré anglais, le « Port Elgin ». Le navire partit d'Anvers pour Santa Rosalia, dans le Golfe de Californie, avec un chargement de briquettes; celles-ci en cours de route s'échauffèrent et il fallut faire escale à Montevideo pour circonscrire un danger qui devenait menaçant. Et puis me dit Lauwereins, on batailla des semaines et des semaines, pour passer d'Est à Ouest ce terrible Cap Horn, en pleine saison des tempêtes, tant et si bien que le voyage dura 182 jours, alors qu'à Montevideo, le « Port Elgin », n'était resté qu'une dizaine de jours. Puis on remonta vers le nord, à Tacoma, d'où l'on revint à Anvers avec un chargement de blé.

Quittant les voiliers, le commandant Lauwereins s'embarqua comme matelot toujours, sur une série de petits vapeurs belges ou allemands, le « Rupel », le « Mercure », le « Schelde » et un autre de nationalité allemande

qui était à ce point pourri qu'on l'appelait « de blikke », ce qui signifie fer blanc.

Retournant ensuite sur l'avis belge à Ostende, Lauwereins se souvient avec enthousiasme, lui qui ne s'émeut pas à tout propos, du directeur de l'école de navigation, le commandant Remy. On peut dire qu'en Belgique, me dit Lauwereins, le commandant Remy forma une réelle pléiade de marins et que nous lui devons beaucoup.

Quittant les rangs subalternes, dont la dure expérience avait fait de lui un homme connaissant son métier dans les coins, Lauwereins fut promu troisième officier sur une malle congolaise, le « Bruxellesville », qu'il quitta au bout du second voyage, parce que la paye était nettement insuffisante, et il monta sur des pétroliers, la « Hesbaye », la « Flandre » la « Campine ». Ces anciens bateaux étaient encore grésés avec voilure auxiliaire, c'est à dire en trois-mâts-goélettes, et comme les capitaines de ces vapeurs, tous Allemands, avaient leur vie durant commandé des voiliers long courriers, ils avaient un orgueil insensé à porter le plus de toile possible dans tous les gros temps de l'Atlantique Nord. Il arriva bien souvent que des équipages refusèrent encore d'accompagner dans de telles conditions. Avec les pétroliers, Lauwereins s'en fut d'Anvers à Philadelphie, ou à Boston, Savannah, et dans la mer Noire à Novorossik ou à Batoum. Et ainsi, après avoir passé ses examens il devint premier officier sur un pétrolier belge, l'« Absheron » sur lequel il se rendait le plus souvent de la Mer Noire à Marseille.

Ici je suis obligé de faire une petite diversion. Je ne sais si c'est la fréquentation assidue du port de Marseille qui en est la cause, mais le commandant Lauwereins n'a pas son pareil pour raconter avec une saveur inégalée et un sens de... l'harmonie imitative étonnant, des histoires que l'on a coutume d'attribuer aux habitants de la joyeuse ville du Midi. Je peux certifier que dans ses moments de liberté, que ce soit au mess, ou au carré des officiers ou partout ailleurs, le commandant Lauwereins oubliant toutes les fatigues et les difficultés du métier, devient le plus joyeux et le plus agréable compagnon que l'on puisse souhaiter. Il est bien rare aujourd'hui de rire aux larmes ; en l'écoutant, un mouchoir ne suffit pas à s'essuyer les yeux.

Contraste frappant et tout en sa faveur et que je tiens de l'un de ses officiers : en service, sur la passerelle, nul n'est moins loquace, d'aspect plus sévère et plus attentif à sa besogne. On me le dépeint par nuit noire et formidable tempête du suroît, devant, dans des conditions inouïes de difficultés entrer au port de Douvres, n'en voyant presque pas le chemin d'accès et risquant à chaque instant d'être déporté sur l'un des môles, calmement posté près de l'homme de barre, et lentement donnant ses ordres : bakboord, nog en beetje bakboord... et virer dans la rade d'une manière à lui seule connue ou tout au moins pratiquée, et posément s'amarrer au débarcadère. Après cela, rompu mais satisfait, notre commandant prend un

de mi au bar, breuvage qu'il n'aura pas volé, et dans les bras de Morphée ne songera à rien, pour recommencer le lendemain et en hiver, le même genre de difficulté traversée.

Et cette vie là, c'est celle commune à tous nos commandants de malles, et l'officier de cargo qui me disait un jour que le service Ostende-Douvres était pour les officiers de marine, le prolongement du métier de garde convoi sur la ligne de chemin de fer, se trompait grossièrement ou ne savait pas ce qu'il disait.

J'ai beaucoup interrogé le commandant Lauwereins sur le service Ostende-Douvres, au point de vue navigation proprement dit. Il ne m'a pas répondu par de long discours et je vous jure qu'il ne me débitait pas une histoire marseillaise, lorsqu'il m'affirma qu'une certaine nuit entre toutes mauvaises, il entra dans Douvres sans exactement se rendre compte qu'il s'y trouvait. Il me dit également en me faisant remarquer qu'il leur fallait maintenir le plus possible un horaire, que pour les officiers des malles il n'y avait pas un seul Dieu, mais plusieurs, qui les protégeaient. Et ceci en dit long pour qui veut comprendre, et détruit à jamais l'absurde légende qu'à bord de ces bateaux les officiers pratiquent un métier... de demoiselle.

Rejoignons notre commandant, là où momentanément nous l'avions quitté, sur le pétrolier « Abshéron » et au port de Marseille et retrouvons le comme deuxième officiers sur nos plus anciennes malles, « La Flandre » et la « Ville de Douvres », et puis à nouveau sur l'avis et la « Ville d'Ostende », une barquentine servant d'école de mousses et qu'il commanda en Mai 1914. En août de cette année là, la « Ville d'Ostende » venait de quitter Aberdeen et tirait des bordées entre l'Ecosse et le Danemark. Personne à bord ne pouvait un instant se douter que la guerre était déclarée, et on s'étonna grandement de ne plus trouver sur la route ni feux, ni bouées allumées. On fut également très intrigué en rencontrant une immense traînée d'huile, qu'on sut plus tard provenir d'un pétrolier coulé par l'ennemi. En passant le bateau-feu « North Hinder » celui-ci signala que la guerre était déclarée, mais qu'il ignorait totalement si la Belgique était mêlée à l'aventure. Et lentement, sans rencontrer personne, on gagna à la voile le port d'Ostende, où l'on apprit que depuis plusieurs jours le remorqueur de l'Etat allait à la recherche du barquentin-école, sur le sort duquel on commençait à être des plus inquiets.

Le commandant prit le commandement d'une des malles à aubes, la « Princesse Henriette » et reçut la mission d'embarquer à son bord pour le transporter en Angleterre, tout l'or que contenait les banques des Flandres. Un premier lot du précieux chargement, soigneusement ficelé et cacheté dans des petits sacs en toile, fut débarqué à Folkestone. Puis la malle se rendit à Anvers pour embarquer l'or en dépôt dans les banques d'Anvers et de Bruxelles. Il y en avait tellement affirme Lauwereins, que les salons de seconde classe en étaient remplis jusqu'au plafond et

qu'on éprouva de la difficulté à refermer les portes. Et ici, ajoute-t-il en clignant de l'œil, j'ai manqué l'occasion de devenir excessivement riche. Je laisse à Lauwereins de raconter l'histoire : « On s'aperçut au dernier instant qu'il restait deux sacs remplis de liasses de billets de mille francs, et comme chaque sac avait un mètre cinquante de hauteur on peut se figurer la somme que contenait chacun d'eux. Ne sachant où les mettre en sécurité, je les fis placer en de larges tiroirs en dessous de mon lit et dans la précipitation des événements, je les oubliais et tout le monde les oublia... Nous avons débarqué l'or en Angleterre et plusieurs fois déjà fait la traversée de la Manche avec des contingents de soldats, lorsqu'un beau jour mon steward vint me dire : Commandant, il y a là dans ces tiroirs, deux grands sacs qui semblent être remplis de paille ; puis-je les jeter ? Aussitôt je me souvins... et écrivis aux délégués de la banque qui vinrent peu après les enlever. »

Le commandant Lauwereins pendant toute la guerre transporta avec bonheur, des troupes alliées entre l'Angleterre et la France, ce qui lui valut nos ordres nationaux et la croix de guerre maritime.

Après l'armistice, quittant les malles pour un petit temps, il commanda des navires marchands pris aux Allemands, notamment l'« Erfurt » qui n'est autre que le « Mercier » appartenant aujourd'hui à la CMB ; avec ce navire il se rendit en Australie.

Puis retournant sur la ligne Ostende-Douvres, il fut le premier à obtenir le commandement d'une de nos nouvelles malles, la « Prinses Astrid ». Il l'a quittée, il y a quelques mois à peine, parce que le Ministère de la Marine ayant conscience de la valeur de Lauwereins et de ses brillants états de services, vient de le nommer à Ostende, directeur des services de Pilotage, de Sauvetage et du Balisage de nos côtes.

Comme je le félicitais pour cette belle promotion, j'aperçus dans ces yeux une mélancolie sincère, et regardant sa « Prinses Astrid » qui précisément à quai se trouvait sur le point de partir, Lauwereins me dit : « Vous savez, moi, je suis avant tout un marin... ».

O'GARS.

A Ostende, le 23 Mai.

A l'occasion de la pose de la première pierre de l'École de Marine de l'État, à Ostende, par Monsieur le Ministre Lippens, plusieurs unités de la Marine de l'État se trouvaient rassemblées et j'en ai visité quelques-unes.

L'école terrestre, admirablement située, sera un bâtiment de conception très moderne. En attendant son achèvement, l'ancien paquebot « Princesse Elisabeth » a été transformé en école. Ce bateau, qui date de 1905, est le premier paquebot à turbines de la ligne Ostende-Douvres.

La transformation qu'il a subie est très heureuse et a été exécutée avec un minimum de frais. Toutes les caractéristiques principales du navire, y compris les machines, sont restées telles quelles et s'il n'avait été peint en gris de la quille jusqu'à la pomme des mâts, rien ne le distinguerait d'un de nos anciens paquebots encore en service.

Il y avait également un tout nouveau navire, de très belle allure, et qui, par sa silhouette, intriguera certainement ceux qui ignorent sa destination. C'est un navire de relève, chargé d'amener les pilotes en pleine mer à bord des bateaux-pilotes en service, évitant à ceux-ci de se rendre à Flessingue et d'abandonner la route des vapeurs, pour effectuer cette sorte de ravitaillement. Le « pourvoyeur » a l'allure d'un gros remorqueur, massif et puissant, possède un seul mât à l'avant et une grosse cheminée très basse et très caractéristique de la construction moderne.

Quatre torpilleurs — deux moyens et deux petits — ont été remis en état. Ces unités de combat sont, chez nous, extrêmement pacifiques et ne possèdent aucune pièce d'artillerie. En auraient-elles d'ailleurs, seraient-elles de quelque utilité ? En attendant, ces torpilleurs serviront de navires d'entraînement pour nos marins et, puisque nous les avons, l'idée de les employer est juste. Les deux petits, vus de l'avant, sont tellement minces et effilés, que ce ne sont plus des torpilleurs mais des espèces de torpilles, qui doivent être extrêmement rapides. Quant à leur tenue à la mer, par houle un peu forte, je voudrais bien voir ça...

Le « Zinnia » — cette sympathique connaissance — était également de la revue, et les invités du Ministre s'en furent à son bord. Précisément dans le bassin des yachts se trouvait amarré le garde-pêche anglais « Godetia ». Le « Zinnia » et lui sont des navires de la même série et absolument identiques. Seules différences apparentes : l'Anglais a allongé ses mâts, afin de mieux dégager les fils d'antenne de la radio et, en outre, possède deux canons de sérieux calibre, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière, lui donnant l'allure de « man of war », allure qui manque à notre « Zinnia », totalement désarmé. Or, dans tous les pays, les navires garde-pêche sont armés. Pourquoi pas notre beau « Zinnia » ?

Puis, nous vîmes évoluer les canots de sauvetage « Ministre Anseele » et le tout dernier venu : « Ministre Lippens », destiné à la base de sauvetage de Nieupoort. Ce canot très maniable et propulsé par un moteur Fordson de 37 HP, venait d'arriver des chantiers navals de Copenhague où nous l'avions vu en construction il y a quelques semaines.

Tandis que le Ministre et quelques invités prenaient place sur le premier des canots pour se rendre à bord d'une des nouvelles malles qui venait de rentrer de Douvres, un autre groupe, dont je fus, s'embarqua sur le canot danois.

Nous avons pu voir également l'ancien cote-pilote de