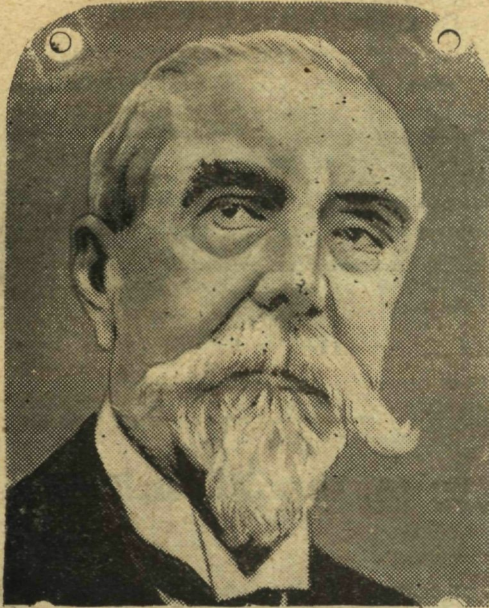


Et, sans cesse, il propageait ses idées par la plume et par la parole.

Notre Section Brabançonne avait eu la bonne fortune de le voir accepter une place dans son Comité.



**M. LANEAU**

Accueilli par ses collègues avec la sympathie respectueuse que méritaient ses connaissances et son extrême courtoisie, plus encore que son grand âge, le distingué président du Cercle des Installations Maritimes assistait fréquemment à nos séances. Il prenait place autour du tapis vert, déployait bientôt des cartes et des plans et nous

entretenait des desiderata de notre port avec l'accent persuasif et l'autorité qui lui étaient propres, avec une clarté et une sûreté de mémoire qui faisaient notre admiration.

Ajoutez à cela qu'il ne perdait jamais une occasion de rendre service à notre Ligue tout en se dérobant toujours à nos remerciements avec une modestie rare.

La carrière de M. Laneau fut féconde en résultats et il eut le bonheur de voir triompher ses idées, de son vivant.

Il assista à l'inauguration du Canal maritime et du port de mer de Bruxelles et le Roi rendit un hommage élatant à ses mérites en le créant, à cette occasion, commandeur de l'Ordre de Léopold.

Il eut même la joie de voir commencer les travaux de mise à grande section du canal de Charleroi.

Et, il y a quelques mois, il fut l'objet d'une élatante manifestation de reconnaissance à l'occasion du quarantième anniversaire de son entrée au Conseil Provincial.

Sa carrière mérite d'être citée en exemple à chacun de nous. C'est le triomphe d'une cause juste et grande à force de ténacité. C'est une lutte constante et loyale.

La *Ligue Maritime Belge* prie Madame Laneau de vouloir bien trouver ici l'expression sincère de ses condoléances émues.

Charles MAROY,  
*Secrétaire général.*

## Le Deuxième Centenaire de la Compagnie d'Ostende

Notre époque aime à se souvenir. Chaque mois, chaque semaine presque est marquée par un anniversaire et aussi par une commémoration, soit que le culte de nos morts nous ait appris le culte du souvenir, soit plutôt que, dans l'actuel désarroi des cœurs et des esprits, les expériences et les enseignements du passé aient acquis une valeur inappréciable.

Cette année, pour nous Belges, ramène, à deux cents ans d'intervalle, la mémoire glorieuse et

magnifique d'une entreprise héroïque et audacieuse: la Compagnie d'Ostende.

La Compagnie d'Ostende! Quelle page admirable de notre longue histoire maritime! Quelle preuve convaincante, irrécusable de nos grandes et fières traditions! Quelle leçon, aussi, pour la Belgique d'aujourd'hui, qui renouvelle, dans un effort plus heureux, plus durable et plus grandiose, l'œuvre des marins belges du début du XVIII<sup>e</sup> siècle!

Oui, toutes vieilles choses périmées, désuètes et éphémères portent en elles tout un renouveau de jeunesse et de vitalité. Quels enseignements! Et quelle similitude aussi, quelle identité presque, entre des événements éloignés de deux siècles. Mêmes conditions, mêmes velléités, mêmes espoirs. Mêmes audaces frémissantes, mêmes énergies tendues pour la grandeur, la richesse et la prospérité de la nation, mêmes misères décevantes, aussi, mêmes rivalités jalouses et mêmes difficultés à surmonter.

Sans doute, aujourd'hui, la Belgique victorieuse doit, à son autonomie politique en Europe et en Afrique, des avantages incontestables. Mais quand on se rappelle le formidable effort colonial et maritime, ébauché pendant la guerre et poursuivi au lendemain de la victoire avec une énergie juvénile, enthousiaste, destinée à tous les succès et à tous les triomphes, et quand on songe aux difficultés et aux décevantes conséquences de la crise et de la rivalité étrangère, le souvenir de la Compagnie d'Ostende, victime, il y a deux siècles de la jalousie mercantile de l'Angleterre et de la Hollande, apparaît plein d'enseignements et de sagesse.

\* \* \*

Poursuivons la comparaison. Comme aujourd'hui, la Belgique, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle sortait ravagée, anéantie, exsangue d'une longue guerre. Elle était ruinée comme elle l'est de nos jours. Que firent alors nos ancêtres? Ils se tournèrent vers la mer, vers la mer féconde et bien-faisante, vers les rivages lointains, riches d'or, d'ivoires et d'épices.

En cela, ils répondaient au sentiment profond, presque instinctif, de nos besoins et de nos ambitions. Peuple vigoureux, laborieux, énergique, mais pauvre, puisque son sol ne recèle guère que du charbon, les Belges, de tout temps, ont dû se tourner vers les routes de la mer qui, seules, pouvaient leur assurer de quoi trafiquer et de quoi manger. Nécessité implacable et douloureuse, puisqu'elle lie le sort du peuple belge à l'incertaine liberté des mers, à la prospérité de son commerce, à la richesse de ses ports. Nécessité magnifique pourtant, puisqu'elle fut, de nos traditions maritimes et coloniales, notre plus utile et plus magnifique apanage.

Parcourons toute notre histoire. La Belgique n'a été grande et belle que dans l'exacte mesure où son commerce et sa marine ont assuré son existence féconde et laborieuse. Ce fut Bruges, grâce au Zwijn; ce fut Anvers, grâce à l'Escaut; ce fut enfin, et d'une manière éphémère, Ostende. En dehors de cette triple royauté, rien. Rien que misère, affaissement intellectuel et stagnation artistique. Par quoi la sagesse ingénue des marins flamands de Lombardzijde, de Sluys, de Breskens et de Damme, ne mentait pas, quand elle affirmait, dès le haut moyen-âge: *Onze toekomst is op de waterpaden*: notre avenir est sur les routes d'eau...

\* \* \*

Cette admirable et douloureuse loi d'airain, qui lie le sort de la Belgique à sa destinée maritime a, pendant des siècles, créé et soutenu d'admirables et intègres traditions de ténacité, de bravoure et d'héroïsme. Quelle admirable école pour nos marins flamands que la mer! Et quel orgueil de nous rappeler le souvenir magnifique de ce merveilleux Jean Jacobsen d'Ostende qui, dans la guerre contre la Hollande, abandonné par deux frégates espagnoles qui naviguaient de conserve avec lui, résista tout seul contre une escadre entière, puis se fit sauter avec son navire plutôt que de se rendre! Et pour n'évoquer que la Compagnie d'Ostende, comment ne pas frémir d'enthousiasme et d'admiration devant la bravoure de ses marins?

Il faut s'imaginer, en effet, les difficultés, les longueurs et les périls d'une navigation aventureuse jusqu'aux Indes Orientales et en Chine, il y a deux siècles. Des navires de haut-bord-lents, lourdement chargés, d'une manœuvre difficile, trop profonds pour s'aventurer sans périls à travers les bancs de la mer du Nord; un équipage parfois indocile et énervé par une navigation interminable et fatigante; la pénurie d'eau potable, sous un ciel de feu; la difficulté de faire relâche au milieu de populations hostiles et soudoyées souvent par une rivalité implacable; la vente de la cargaison pleine de risques et la pénurie de port de retour qui rendaient les transactions du subrécargue difficiles et onéreuses; enfin et surtout l'hostilité non dissimulée des compa-

gnies anglaises et hollandaises qui se manifesta à maintes reprises par d'injustifiables coups de force.

\* \* \*

Heureusement la côte flamande, depuis toujours, abrite une race indomptable de robustes loups de mer. De Bruges et de Dunkerque à Sluys, Cadsand et Breskens, ces hommes de mer ont en partage une audace réfléchie et âpre, une intrépidité magnifique et persévérante.

Ces rares qualités, plus peut-être que la vigueur innée des hommes, la rudesse du climat et de la mer, contribuèrent à les leur donner. Une vie médiocre et duré, au milieu des dunes arides, près d'une terre péniblement féconde, de fréquentes inondations, d'incessants raz-de-marée qui ruinent un pénible, long et lent labeur, rendent cette glèbe maternelle inclemente et chère, pourtant, grâce aux sacrifices qu'elle impose. *Flandria mater*, oui, la Flandre maternelle pour laquelle on souffre, on peine et l'on meurt...

Une audace magnifique aussi, qu'accentue la présence quotidienne des dangers maritimes, et un amour acharné de cette mer, à laquelle on a tant sacrifié déjà; de cette mer qui, vraiment, dans ce pays hybride, imprégné d'eau, coupé de canaux, pénétré de rivières et de fleuves, semble être un prolongement insensible de la terre ferme.

Gueux de mer comme eux, au temps des guerres de religion, les marins flamands rivalisèrent magnifiquement par toutes ces vertus maritimes avec les Zélandais de Flessingue, qui firent la gloire et la puissance des Provinces Unies, l'insolente prospérité d'Amsterdam et de la Compagnie des Indes. Chez nos marins aussi un esprit d'aventure qui les pousse loin de chez eux, au-delà des mers, au quatre coins du globe, une bravoure impétueuse, une science si parfaite des choses de la mer que l'un d'entre eux, le plus heureux peut-être, Jean Jacobsen, grand-oncle de Jean Bart, reçut le surnom de « Renard de la Mer ».

\* \* \*

Les marins de la Compagnie d'Ostende n'avaient pas dégénéré. Aux coups de force des marins hollandais ils répondirent fièrement par la force. Je n'en veux pour preuve que l'histoire

lointaine du capitaine de Winter. Elle mérite d'être racontée :

Le *Marquis de Prié* faisait voile vers la côte de Coromandel et Canton, quand un navire de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales l'*Eanenes*, réussit à le surprendre au cap de Lahore, à quarante lieues du port hollandais de Saint-Aulaire d'Axain, s'en empara et le conduisit à Saint-Georges d'Elmina, présidence des établissements hollandais de la Guinée. Le tribunal d'Elmina déclara le *Marquis de Prié* de bonne prise et força l'équipage de demeurer en Guinée, au service de la Compagnie. Le capitaine de Winter fut toutefois autorisé à rentrer en Europe sur un yacht hollandais, le *Commany*. Arrivé à Douvres, de Winter parvint à s'échapper et revint à Ostende. Là, d'accord avec son armateur, le trésorier de la ville, François Woelaert, il décida de prendre une revanche éclatante de cette injustifiable iniquité, d'autant que son passeport impérial lui permettait « d'user de représailles en cas d'attaque. » Il monta donc à bord d'une frégate armée, alla croiser sur le passage du *Commany*, retenu dans la Manche par des vents contraires, et s'en empara sans coup périr. De Winter, victorieux, ramena la capture en rade d'Ostende, où l'Amirauté la déclara de bonne prise. On n'aurait su mieux répondre.

L'aventure du capitaine de Winter prouve jusqu'où pouvait aller l'audace et l'iniquité des négociants de Londres et d'Amsterdam. Malheureusement, nos marins ne furent pas toujours aussi heureux. Le traitement indigne subi par le capitaine Willemsen donne la mesure de leur intransigeance et de leur inqualifiable cruauté.

Capturé sur la côte de Guinée, le capitaine Willemsen et ses matelots furent emmenés « comme des criminels » et emprisonnés au fort de Saint-Georges d'Elmina. Ils y subirent les pires traitements. L'équipage fut dispersé et embarqué de force sur des négriers « pour y servir, sans gages, pour des voyages de quinze à vingt mois, à la traite des nègres. » Quant au capitaine Willemsen, privé des soins de ses propres chirurgiens, il périt misérablement, après une longue et pénible agonie. Seul, le lieutenant Vergauwen, parvint, à force de ténacité, à s'évader et à rentrer aux Pays-Bas où le récit de tant d'injustes cruautés provoqua une sainte indignation.

\* \* \*

Une fortune maritime étonnante : Bruges, Anvers, Venise impératrice, Gênes-la-levantine, Amalfi, Londres, Bièvre et Hambourg, Amsterdam aussi. Mais Ostende ? Pourquoi ? Où sont les quais immenses, les bras de mer, les fleuves ? Où sont les grandes familles de Princes-marchands, où sont les gens d'argent, juifs et bombards, qui font la richesse et la destinée magnifique d'une ville ?

Rien de tout cela. Pourtant quel merveilleux rêve asiatique de puissance et de grandeur pousse les marins belges vers les rivages sauvages et ignorés de l'Inde et de la Chine ! Quelle fortune, peut-être, sans les rivalités meurtrières de l'étranger. Et, en dix ans, quelles admirables et grandioses réalisations.

Evoquons Ostende il y a deux siècles, à l'heure fortunée où les espoirs de richesses étaient permis, où tous les projets semblaient réalisables, au jour heureux où fut créée d'enthousiasme, à Anvers, la Compagnie d'Ostende. Marquons le port et évoquons sa beauté. Dans le fond, la mer puissante, féconde et terrible, la mer qui domine tout, par qui tout vit et meurt, la mer dont on espère. Elle envahit tout. Les bassins dessinent et limitent la ville : Et, là-bas, dans les terres, l'immense bassin de chasse et la crique de Steene frangent d'écume marine Oudenburg et Zandvoorde. Le port de pêche, aussi, avec ses petites barques

noires et brunes, vouées à la poursuite persévérante du hareng, affirme cette prépondérance. Et, sans doute, dans le lointain lumineux de l'horizon, se dessine un bateau de haut-bord Dunkerquois ou Zélandais, trois-mâts, galéasse ou frégate, flibot ou galiote à bombe, brick, brigantin ou corvette, qui porte à la corne d'artimon, en menace permanente, l'étendard tricolore des Provinces-Unies.

Dans le port, c'est l'activité, le labeur précis, méthodique et acharné, la fièvre haletante. Les poupes dorées, les déesses marines qui ornent les proues audacieuses, les fanaux de cuivre mat révèlent déjà, sous le ciel gris, bas, nuageux et plombé, tout un rêve d'or et de gloire. Bientôt, le départ pour les estuaires lointains, les plages jaunes et désertiques, les villes mystérieuses, opulentes et puissantes. Bref, tout le mystère asiatique.

Déjà, dans une darse, quatre navires de haut bord appareillent. L'un déjà paré pour le prochain départ, battant tous ses pavois, raie la nue de son gréement neuf. Dessin hardi, mâts tendus, gigantesque oiseau d'espoir s'éployant sous le soleil et dans la vague, il cinglera bientôt vers les ports de l'Inde.

Jacques CROKAERT.

(A suivre.)

## Grands Capitaines et petits Capitaines

*De récentes polémiques dans la presse au sujet de l'aptitude des marins belges au commandement des grands transatlantiques ont vivement ému les milieux maritimes nationaux. A la demande de nombreux membres de notre Ligue, nous nous faisons un plaisir de reproduire un article que publiait, en octobre 1913, notre bulletin.*

*Pour ne pas être neuf, (il date de près de dix ans !) l'exposé de notre collaborateur, n'en reste pas moins d'actualité, hélas, et rend justice, dans une forme saisissante à de vaillants compatriotes que d'aucuns, mûs par des sentiments*

*que l'on ne comprend pas mais qu'explique peut-être l'ignorance s'obstinent à... minimiser.*

« La Belgique n'a pas de grands capitaines » écrivait l'autre soir un journal de la capitale et, en ce faisant, n'exprimait qu'une opinion assez accréditée dans certains milieux. Chaque fois que l'on parle d'un de ces Leviathans dont les records de vitesse ou les dimensions formidables sont le sujet de toutes les conversations, nous entendons, autour de nous, exprimer le regret que les marins belges « ne soient pas encore en état » de conduire de pareils navires.