

$\frac{14}{18}$ EN MIER



14

18

EN MER

**NAVIRES ET MARINS
BELGES PENDANT
LA GRANDE
GUERRE** **FREDDY PHILIPS**

Racine



Musée royal de l'Armée
et d'Histoire militaire

On oubliera.

Les voiles de deuil, comme les feuilles mortes, tomberont.

*L'image du soldat disparu s'effacera lentement dans le cœur
consolé de ceux qui l'aimaient tant.*

Et tous les morts mourront pour la deuxième fois.

Roland Dorgelès.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos: Un devoir de témoigner	8	~ L'invasion allemande à Ostende, vue par un chroniqueur	32
PREMIÈRE PARTIE	11	~ Évacuation d'Ostende vers Calais et rôle de nos malles Ostende-Douvres	33
Chapitre 1: La période d'avant-guerre	13	~ Autres navires belges utilisés pour l'évacuation	35
		~ La problématique des réfugiés	36
		~ Nos chalutiers et marins-pêcheurs évacuent également	37
		Un port vidé de sa substance	38
		Retraite sur Calais et consolidation des positions	38
Aperçu de la conjoncture politique et économique belge	13	Chapitre 3: Nos marins et navires pendant la guerre	39
Activités de nos ports entre 1850 et 1914	14		
~ Anvers	14	Nos malles et l'évacuation des grands blessés de guerre	39
~ Ostende	15	Organisation du transport maritime pour l'armée	40
~ Zeebrugge	17	Composantes maritimes belges au cœur du conflit	41
~ Blankenberge et Nieuport	18	~ Service de Défense côtière et fluviale	41
Situation générale de notre flotte marchande en 1914	18	~ La Compagnie des Annexes flottantes	41
~ Nos principaux armements issus du XIX ^e et du début du XX ^e siècle	18	~ Les Services maritimes militaires	41
~ Composition de notre flotte de commerce et de l'État	19	~ Le Service des Annexes flottantes (1914-1917)	42
~ Les liaisons maritimes belges avec notre colonie africaine, le Congo	21	~ Le Dépôt des Équipages et la pénurie de personnel	43
Chapitre 2: L'heure de la confrontation	23	~ Transports par Eaux intérieures – TEI	46
		~ L'approvisionnement en charbon	47
		~ Le Bureau général des Transports maritimes – BGTM	48
Situation politique en Europe	23	~ Navires pour l'acheminement de chevaux	49
~ Vers un inéluctable conflit généralisé	23	~ Les navires d'avoine	50
~ Neutralité de certains pays et ses conséquences	23	~ Agences de colis	51
~ Soucis des armateurs en période de crise ou de conflit	24	~ La Flottille du Tanganyika	51
~ Chronologie d'une invasion	25		
~ Conflits dans notre colonie africaine	26		
D'évacuations en reculs et retraite belge vers la France	29		
~ Évacuation d'Anvers, repli sur Ostende	29		

Liste des cadets de l'ASMAR morts pour la patrie et plaque commémorative inaugurée en leur honneur à bord du navire-école <i>L'Avenir</i>	126
Cargaisons transportées pour le compte de la Commission for Relief in Belgium, par armement et navire, entre le 1 ^{er} février 1916 et le 31 décembre 1918	128
Liste de quelques dénominations de convois	135
Chronique des navires de charge belges à moteur perdus par faits de guerre entre 1914 et 1919 et récits remarquables de quelques autres. Liste des ex-noms de ces navires	136
Traité de Versailles: Inventaire des navires militaires attribués à la Belgique	133
Liste des navires marchands allemands octroyés entre 1919 et 1922 à la Belgique par la « Commission des Réparations » à titre de dommages de guerre	135
Liste des War-ships acquis par les armements belges	138
Liste des principaux bateaux de pêche belges coulés par fait de guerre entre 1914 et 1918 et autres navires de servitude	192
Quelques navires de servitude coulés	194
Composition de notre flottille de pêche au 31 décembre 1921	195
<i>Lloyd Royal Belge</i> – Rapport du Conseil d'Administration du 21 mai 1919	196
Situation globale de la Marine marchande belge avant et après la guerre	198
Bibliographie	201
Crédits iconographiques et remerciements	206



Avant-propos

UN DEVOIR DE TÉMOIGNER...

La mémoire collective ne conserve généralement de la guerre de 1914-1918 que des images de paysages inondés derrière l'Yser, de tranchées boueuses et de vaines charges héroïques. Celles d'un décor effroyable dans lequel les morts se comptèrent par centaines de milliers et où chavira définitivement l'esprit d'une certaine Belle Époque.

Mais il est évident que les combats se déroulèrent aussi sur d'autres fronts, en d'autres lieux. En mer par exemple, où se forgèrent en fait la suprématie alliée et l'échec de l'entreprise teutonne. Mais, curieusement, les pages d'histoire relatives aux marins qui livrèrent bataille et sombrèrent dans les brumes océanes sont moins connues. Sans doute parce qu'elles se déroulèrent au-delà de l'horizon.

Bien qu'un siècle se soit écoulé depuis, qu'une deuxième guerre mondiale et d'autres conflits aient relégué ces faits dans les méandres de l'Histoire, il nous a cependant semblé opportun de les sauver de l'oubli. Avec, comme garant d'objectivité, le recul du temps.

Le dessein ne fut pas aisé. Nous constatâmes en effet que la plupart des archives maritimes de l'époque et d'autres documents officiels de référence étaient éparpillés, fragmentaires ou partiellement conservés. Voire disparus dans certains cas, comme ceux du *Dépôt des Équipages* de Calais par exemple. Ces derniers furent en effet emportés en campagne avec d'autres documents historiques par l'état-major de l'armée puis conservés, en partie, au Service historique de la Marine de Paris (Château de Vincennes), avant d'être détruits dans la tourmente de 1940!

1 L. Leconte, *Les Ancêtres de notre Force Navale*. Éd. Ministère de la Défense nationale. Bruxelles, 1952, p. 10. D'autre part, S. Verleyen précisa dans son étude consacrée aux *Souvenirs inédits d'un Pompon bleu du Dépôt des Équipages* (In: *Neptunus* n°201 décembre 1983) «... qu'il ne lui fut même plus possible de retrouver au Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire – MRA, les notes et documents qui permirent à L. Leconte de rédiger son livre susmentionné».

Nous entreprîmes malgré tout d'explorer divers autres terrains, dont les Archives générales du Royaume, qui hébergent les dossiers de l'Administration de la Marine, la bibliothèque, archives et fonds de *Navidoc-Marines* et du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire – Bruxelles, ceux de la *Koninklijke Verbodering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de Oorlogen 1914-1918 en 1940-1945* (CEGES), ainsi que de multiples documents entreposés au *Nationaal Scheepvaartmuseum*², au *Felix Stadsarchieven*³ d'Anvers, à Ostende⁴ et à Bruges⁵ ou dans The National Archives de Kew (Richmond Surrey – Grande-Bretagne).

Nous avons compilé des travaux d'historiens de l'époque et de nombreuses publications, nous avons relu d'exceptionnelles chroniques comme celles du talentueux Paul Scarceriaux, de Frans Coopman et Rudolf Weise en matière de pêche, et d'autres plumes autorisées⁶. Et enfin, signe des temps, pendant des années, nous avons participé de façon interactive via Internet à des forums spécialisés et établi ainsi de fructueuses sources d'information de par le monde.

Nos investigations auprès de ces sources, l'analyse des informations recueillies et leur collationnement nous ont permis de brosser un tableau réaliste et formel de ce que fut cet autre front de guerre: la mer. Et aussi de retracer la carrière des soixante-neuf navires marchands belges et de leurs équipages qui se perdirent corps et biens.

Au fil de notre quête, des faits et navires belges rescapés rejaillirent aussi de l'ombre. Comme le *ss Haelen* par exemple, pour des raisons juridiques particulières, ou anecdotiques comme pour le quatre-mâts barque *Katanga*. Voire pour rétablir une vérité historique à propos du trois-mâts *Ville d'Ostende*, infirmer des actes de bravoure non avérés à bord de cargos comme les *Colombier*, *Wolhandel* ou relativiser des faits d'armes d'équipages de chalutiers trop largement magnifiés.

Il convenait donc de regrouper en une synthèse tous les éléments épars de ce que fut la destinée des acteurs qui, à bord de navires de guerre ou de charge, des malles Ostende-Douvres, de voiliers, navires-écoles et autres

trémailleurs, accomplirent leur devoir souvent dans des conditions extrêmes, pour assumer leur quotidien tout en contribuant à l'effort de guerre. Sans oublier de montrer, au-delà de ces acteurs, l'interaction parfois chaotique entre structures civiles et militaires et marins de tous bords.

Il fallait aussi faire œuvre utile enfin, en dévoilant, voire stigmatisant, des aspects peu connus de la guerre en mer, au cours de laquelle plus de 180 000 tonnes de navires belges furent coulées et près d'un demi-millier de marins firent « leur trou dans la salée » comme ils disent entre eux. Et, parmi eux, de nombreux pêcheurs auxquels il convenait aussi de rendre hommage en retraçant leur participation à l'effort de guerre.

« *L'histoire*, disait Jean Vigneaux, *n'est pas faite de traités, ni de conventions, de dates ou de commémorations, mais de froid, de faim, de souffrances, de tristesse et de dépassement de soi!* » Pour ces marins, elle était faite de vagues, de tempêtes et d'interminables heures de quart passées dans l'antre surchauffé de salles de machines ou sur le pont, dans le froid de la nuit, la pluie, la solitude et l'angoisse...

Puisse, au nom de la mémoire collective, leur souvenir demeurer désormais balisé et le dire de Roland Dorjès être ainsi démenti.

Wemmel, novembre 2012

2 Dossiers Association maritime belge – ASMAR: Gestion du navire-école et Deserte van Belgische Zeelieden. D-32228 /1915-1918.

3 E.a.: Ringmappen: *Haven, Scheepvaart en bewegingen, statistieken*. Réf. 35 et suivantes.

4 Bibliothèque de l'ex-Administration de la Marine, actuellement FOD Mobiliteit & Vervoer.

5 *Rijksarchief Brugge – Hoofdwaterschoutambt Oostende 1920 et Commissie voor Zeevisserij 1919*.

6 E.a. les revues maritimes belges *Wandelaer* et *Sur l'Eau*, *Ligue maritime belge* à partir des années 1930, *Neptunus*, *Nautibel*, *De Plate* et autres journaux du début du XX^e siècle.

PREMIÈRE PARTIE



CHAPITRE I

La période d'avant-guerre

Pour saisir idéalement l'importance de la contribution des marins belges pendant la Première Guerre mondiale, il convient tout d'abord de situer le contexte politique de notre pays de la fin du XIX^e jusqu'en 1914, et d'esquisser ensuite l'activité commerciale de nos ports et la situation générale de notre flotte à cette époque.

APERÇU DE LA CONJONCTURE POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE BELGE

Le 23 décembre 1909, Albert I^{er} succède à son oncle Léopold II comme troisième roi des Belges. Il régnera jusqu'à sa mort accidentelle à Marche-les-Dames, le 17 février 1934.

Dès 1904, les déclarations sans équivoques faites par l'empereur d'Allemagne Guillaume II à Léopold II avaient interpellé la classe politique belge en matière de défense nationale⁷. C'est donc avec satisfaction que le 14 décembre 1909, peu avant le décès du roi, la droite réussit de haute lutte à faire adopter le principe du « Service militaire personnel » par 100 voix contre 58. Jusqu'alors, le service militaire était basé sur le tirage au sort, une procédure datant de l'occupation napoléonienne.

Quelque temps plus tard, face à la course aux armements des grandes puissances européennes, la question longtemps débattue du « service militaire général et obligatoire » se posa avec plus d'acuité encore. Après bien des polémiques, Charles comte de Broqueville (1865-1941), ministre de la Guerre depuis novembre 1912, réussit à faire voter cette loi le 30 avril 1913 «... par toute la droite et une partie de la gauche libérale et ce y compris par le catholique Ch. Woeste après qu'il ait reçu d'Albert I^{er}

*un vibrant appel au patriotisme*⁸. Dès cette année, le contingent fut porté à 30 000 hommes et l'armée de campagne passa de 70 000 soldats en 1912 à 117 000 l'année suivante. En outre, lors de la mobilisation générale proclamée le 31 juillet 1914, 281 000 hommes supplémentaires purent être mobilisés⁹.

En novembre 1913, l'empereur Guillaume II¹⁰ réédita ses mêmes propos à Albert I^{er} en lui confiant que «... la guerre entre l'Allemagne et la France était désormais inévitable, tout paraissait y conduire (...)»¹¹; ce qui confirma pour le souverain le bien-fondé de la promulgation de cette loi sur la milice. Les élections belges de juin 1914 débouchèrent sur la formation d'un gouvernement de « droite-catholique », mené par Charles de Broqueville, avec entre autres comme principaux ministres¹²:

Intérieur: P. Berryer

Affaires étrangères: J. Davignon

Justice: H. Carton de Wiart

Finances: A. Vande Vyvere

Industrie et Travail: A. Hubert

8 G.-H. Dumont, *op.cit.*, p. 444. En 1913-1914, pour un fils par famille, la durée du service militaire variait entre 15 mois pour l'infanterie et 24 mois pour la cavalerie et l'artillerie.

9 À savoir: 200 000 hommes issus de 15 classes de milice, 18 000 volontaires, 18 000 miliciens (classe 1914 incomplète) et 45 000 hommes de la garde civique. L. de Vos, *De Eerste Wereldoorlog*. Uit. Davidsfonds, Leuven, 1996, p. 28.

10 De son nom de baptême complet Friedrich Wilhelm Viktor Albert, ou en français Frédéric Guillaume Victor Albert de Prusse, né en 1859 à Berlin et mort en 1941 à Doorn (Pays-Bas).

11 G.-H. Dumont, *op.cit.*, p. 445.

12 Th. Luykx, *Politieke geschiedenis van België van 1789 tot heden*. Brussel, 1964, p. 528.

7 G.-H. Dumont, *Histoire de la Belgique*. Paris, 1977, p. 439 «... Si la Belgique ne marche pas avec moi, je ne me laisserai guider que par des considérations stratégiques.»

Agriculture: G. Heleputte
Colonies: J. Renkin
Guerre: Ch. de Broqueville
Chemins de Fer, Postes & Télégraphes et Marine:
P. Segers. J. Renkin lui succéda en 1919¹³.

Toutefois, dès l'annonce de l'invasion, «... le chef de cabinet offrit au leader socialiste E. Vandervelde, comme aux libéraux E. Goblet d'Alviella et P. Hymans, un poste de ministre d'État qu'ils acceptèrent aussitôt. On disposait ainsi d'un gouvernement d'union sacrée non officielle, union qui le deviendra toutefois après un remaniement ministériel en 1916¹⁴ ».

Quant à la gauche, elle semblait certes proche d'accéder au pouvoir politique et d'obtenir le vote du suffrage universel pur et simple pour lequel elle luttait depuis longtemps, mais l'ultimatum allemand en décida autrement¹⁵.

Sur le plan économique notre pays était au début du XIX^e siècle la cinquième puissance économique mondiale en valeur absolue. En 1909, son chiffre d'affaires par habitant (7 386 444) était de 542 francs contre 511 pour la Grande-Bretagne (44 558 718 habitants) par exemple. Pas moins de trente-sept villes russes, douze villes italiennes, quinze espagnoles, trois grecques, cinq égyptiennes et quatre françaises étaient équipées de tramways, centrales électriques, de gaz et de distribution d'eau potable, grâce à des capitaux et ingénieurs belges.

La Belgique disposait alors de 1 114 entreprises belges implantées à l'étranger pour un capital représentant plus de 15 milliards de francs-or. Elle avait entre autres construit 6 000 kilomètres de chemins de fer en Chine, et plus de 6 600 kilomètres en Amérique latine¹⁶.

13 L'Administration de la Marine / Zeewezen dépendit du:

- ministère des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes du 16 juin 1884 au 11 novembre 1912
- du ministère de la Marine, Postes et Télégraphes du 11 novembre 1912 au 28 février 1914
- du ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes du 28 février 1914 au 8 décembre 1925. (*Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen*, pp. 8-9).

14 L. van Ypersele, « Le roi Albert et la mémoire de la Grande Guerre 14-18. » In: *Museum Dynasticum*, XXI, 2009-2, p. 45.

15 G.-H. Dumont, *op.cit.*, p. 447. Aux élections du 16 novembre 1919, le parti catholique perdit 20 sièges, passant de 93 à 73 sièges, n'ayant plus ainsi la majorité absolue. Les libéraux n'étaient plus que 34 au lieu de 45 mais ils maintenaient toutefois leur majorité absolue au Sénat. Le grand vainqueur était le parti socialiste qui obtenait 70 sièges, soit un gain de 30 sièges. Le 21 novembre 1918 se constitua au château de Loppem un gouvernement de coalition avec les catholiques, les libéraux et les socialistes dirigé par le catholique Léon Delacroix.

16 Clio, « Un autre Albert I^{er}. Sa Belgique, c'était? » In: *Pourquoi Pas?* du 4 avril 1984, pp.72-80. On trouvera en outre, en Deuxième partie, le tableau des chiffres de notre commerce (import/export) pour les années 1912 à 1914.

L'économiste français Yves Guyot releva en février 1914 que « *Quand un Français vend à l'étranger pour 100 francs, l'Allemand vend pour 113 francs, l'Anglais pour 172 francs et le Belge pour 312 francs* ». Tandis que Jean Puissant fustigeait que «... en 1910 on était toujours dans la mouvance de Léopold II, selon une vision un peu triomphaliste de l'Histoire. (...) Cependant, le souverain n'a pas toujours été suivi par les industriels, il a même souvent été isolé dans le monde économique belge, dont les personnalités étaient essentiellement tournées vers l'extérieur¹⁷... ».

La guerre allait niveler les faiblesses structurelles de l'industrie belge et sonner le glas de la prospérité de nombre de nos entreprises.

ACTIVITÉS DE NOS PORTS DE MER ENTRE 1850 ET 1914

Notre propos traitant de l'action de nos navires en mer et l'implication de nos ports côtiers, nous n'aborderons donc pas nos ports intérieurs de Gand, Bruxelles, Louvain ou Liège. Cependant, à titre indicatif, nous publions en Deuxième partie le tableau des mouvements de navires dans ces ports pour les années 1912 à 1914.

Port d'Anvers

Déjà en 1803, alors qu'il visitait Anvers, Napoléon Bonaparte avait correctement évalué le potentiel commercial mais surtout militaire de ce port et décida d'en faire « *un pistolet braqué sur le cœur de l'Angleterre* » disait-il. C'est pourquoi il lança la construction d'arsenaux, de 1 500 mètres de quais, de nouvelles darses, d'un chantier naval et d'une écluse donnant accès à la rivière.

Mais c'est surtout à partir de 1860 que notre métropole connut un essor industriel considérable. Simultanément au rachat du péage sur l'Escaut aux Hollandais en 1863 (Traité des XXIV articles) débuta le creusement de nombreux bassins comme ceux du Kattendijk (1860), Mexico (1864), Asia ou de la Campine (1873). Et aussi ceux des Noordschippers (1878), Schippers (1879), Steen, Kool, Suez (1881), Margueriedok (1883), Amerika ou Siberia, Lefèbre, Afrika (1887), Albert (1907) etc., ainsi que la construction d'écluses permettant aux navires d'accéder de l'Escaut à ces bassins intérieurs.

17 J. Puissant, « Paradis industriel ou enfer social? » In: *Pourquoi Pas?* du 12 juin 1985, p. 172.

Vers 1850 on notait près de 1 400 mouvements de navires de charge par an, et pas moins de 7 656 en 1913, soit une augmentation de plus de 500% en soixante ans¹⁸. Il faut toutefois noter qu'au cours de ce même laps de temps, la jauge moyenne des navires passa de 168 tonnes à 1 848 et donc qu'ils embarquaient plus de marchandises. Cette augmentation était due entre autre au remplacement progressif des voiliers par des navires à vapeur de plus grandes dimensions. Mais comme ceux-ci requéraient un plus grand tirant d'eau, le maintien d'une profondeur d'eau suffisante de l'Escaut constitua dès lors un problème récurrent.

Quant aux quantités de marchandises transitant par Anvers, elles totalisaient 773 000 tonnes en 1860 et, en 1897 par exemple, 5 110 navires y escalèrent pour un total de 6 182 274 tonnes. Par comparaison, on notera qu'en 1911 les entrées ne se chiffraient qu'à 12 716 000 tonnes pour Hambourg et 11 052 000 pour Rotterdam, mais 18 870 000 pour Anvers (1913), dont 45% à l'exportation¹⁹.

Toutefois, selon P. Daye, « *Le pourcentage réel du pavillon national n'était à l'époque que de 7,4% seulement, en tenant compte des sociétés dont le capital était totalement ou en partie étranger. Le seul tonnage allemand dans les ports belges était alors de l'ordre de 24 à 26% du tonnage général*²⁰ ».

Au cours du XIX^e siècle le développement du port d'Anvers fut souvent entravé par de longues polémiques d'expropriations et de multiples querelles politiques. Il n'empêche, vers 1910, celui-ci était un des plus grands ports du continent, mettant à disposition 5 500 mètres de quais sur l'Escaut et 21 761 mètres dans les bassins; 175 hectares de surface d'eau et 56 hectares de hangars, dont la gestion fut confiée au capitaine du port Julien-François Buleke, de 1892 à 1922.

De plus, grâce aux exportations massives de l'industrie wallonne, Anvers offrait aux armateurs un taux de fret de retour de l'ordre de 85%, contre 40% à Hambourg et 25 pour Rotterdam²¹. On trouvera en Deuxième partie un tableau comparatif des mouvements de navires dans les ports d'Anvers, Hambourg et Rotterdam pour les années 1912 à 1914 et 1919.

18 J. Van Acke, *Antwerpen van Romeins veer tot wereldhaven*. Anvers, 1975, pp. 408-410.

19 A. de Burbure de Wesembek, *Une anthologie de la Marine belge*. Anvers, 1963.

20 P. Daye, *La Belgique maritime*. Bruges, 1930, pp. 51 et 52.

21 Lode Hancké, lors d'une conférence donnée à Anvers, en novembre 2010, pour l'Académie royale de Marine de Belgique: *Antwerpen Boven!* Leopold II, de Antwerpse kwestie sinds 1863 en de Grote Doorsteek 1894-1914.

Witgevaaren Stoomschepen
1913.

	<u>Commissat</u>	<u>Totaal</u>	<u>geladen</u>	<u>Water</u>
<i>Januari</i>	1183.879	577	470	107
<i>Februari</i>	1067.803	527	413	114
<i>Maart</i>	1187.452	578	440	138
<i>April</i>	1070.979	534	417	117
<i>Mai</i>	1183.166	570	449	121
<i>Juni</i>	1205.411	575	450	125
<i>Juli</i>	1171.360	562	449	113
<i>August</i>	1227.002	571	467	104
<i>September</i>	1123.054	531	424	107
<i>Oktober</i>	1139.865	574	450	124
<i>November</i>	1191.466	567	455	112
<i>December</i>	1191.355	574	422	152
		<u>6740</u>	= <u>5306</u>	+ <u>1434</u>

Port d'Anvers. Mouvements de navires en 1913. FelixArchief.

Port d'Ostende

Ostende fut de tout temps un actif port de commerce et de pêche mais aussi, dès le XVII^e siècle, un fructueux repaire de corsaires!

Un premier grand bassin portuaire fut creusé en 1776 sous le régime français, suivi par un second en 1781. D'autres encore, comme ceux sis derrière l'écluse Demey²², le furent en 1898, tandis que cinq ponts (Comte de Smet de Naeyer 1 + 2, *Leeuwenbrug* et Demey 1 + 2) furent inaugurés entre 1905 et 1909, à l'injonction du roi Léopold II, qui oeuvrait pour l'essor d'Ostende. Non seulement comme une Reine des Plages huppée mais aussi sur le plan commercial. Le trafic s'accrut rapidement et on procéda bientôt à la construction de nouvelles

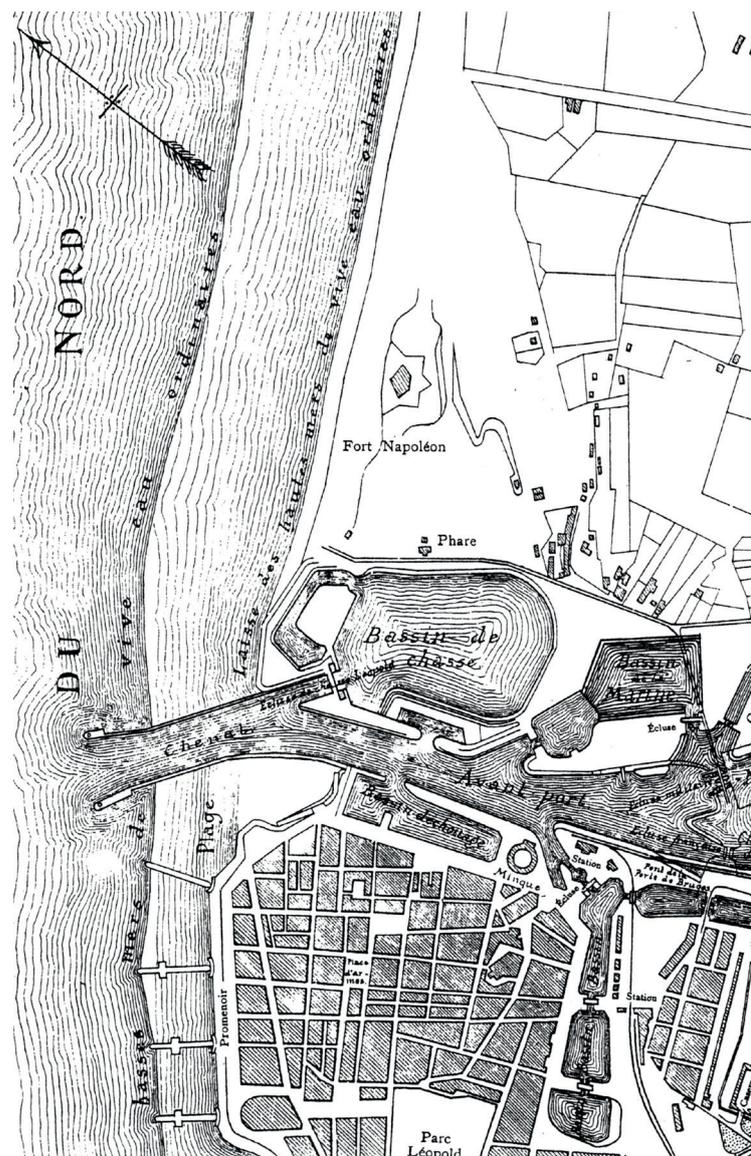
22 Du nom de l'ingénieur en chef-directeur des Ponts & Chaussées Pierre De Mey (et non Demey), homme de confiance du roi Léopold II et responsable des travaux d'aménagement de nos ports côtiers.

infrastructures²³. Dès 1897, on y enregistrait à l'entrée 95 voiliers (30 589 tonnes) et 698 vapeurs pour un total de 293 707 tonnes.

À la même époque, en matière de pêche, ce port passa du stade artisanal à celui des chalutiers à vapeur. Le premier à y faire escale fut le *Prima*²⁴, le 2 avril 1884, et dès 1914 on comptait, outre les armateurs propriétaires d'un seul chalutier, pas moins de cinq armateurs importants, dont *Les Pêcheries à Vapeur*, qui armaient ensemble 29 chalutiers à vapeur en ce port.

Jusqu'en 1913, Ostende était surtout un port de « vitesse » vers l'Angleterre en matière d'importation de charbon mais aussi pour les nitrates et céréales d'Amérique du Sud, ainsi que la glace norvégienne!

Toutefois, l'activité phare d'Ostende fut longtemps le trafic des malles à destination de Douvres. Rappelons que c'est le 4 mars 1846 que la malle à vapeur *Diamant* inaugura officiellement la ligne Ostende-Douvres sous



↑ Le port d'Ostende en 1897.

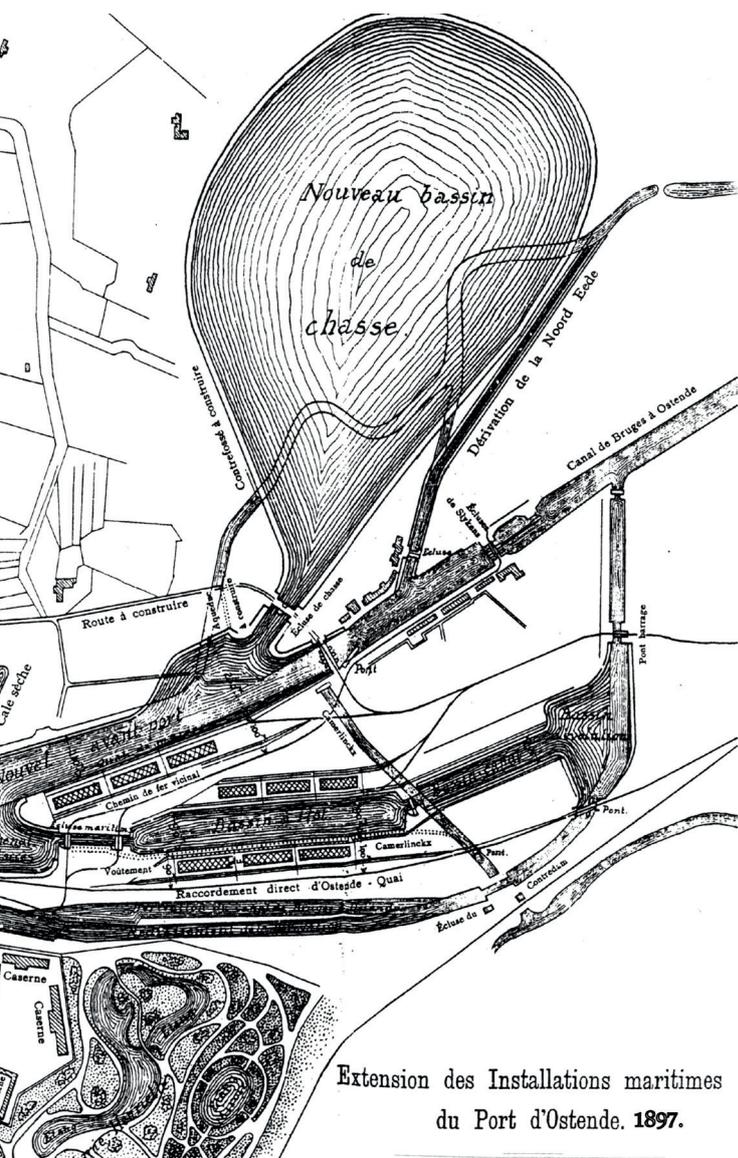
← Julien Bulcke (1858-1934), capitaine du port d'Anvers de 1892 à 1922.

pavillon belge. Ce navire en bois et roues à aubes, commandé par des officiers de la *Marine royale*, fut bientôt suivi par d'autres navires, plus performants les uns que les autres. À titre indicatif, voici les chiffres du trafic de passagers²⁵.

²³ Archives officielles de la ville d'Ostende. Site on line: www.oostende.be

²⁴ Construit à Granton (Écosse) en 1884 pour le compte de l'armateur Louis Dossaer établi à Ostende. Ce navire disposait d'une machine compound de 40 cv, mesurait plus de 30 mètres de long et requérait un équipage de huit hommes.

²⁵ *La Belgique maritime et coloniale*, n° 11 du 14-15 mars 1914, col. 391, et n° 28 des 11-12 juillet 1914, col. 48.



Extension des Installations maritimes
du Port d'Ostende. 1897.

Année	Nombre de passagers transportés	Contexte
1909	159.191	
1910	220.410	Année de l'Exposition de Bruxelles
1911	181.040	
1912	106.017	
1913	254.169	Exposition de Gand
1914	74.567	1 ^{er} semestre de l'année

Hormis les périodes des deux guerres, cette entreprise allait être exploitée commercialement avec succès jusqu'en 1997, année de la liquidation de la *Régie maritime des Transports – RMT*.

Port de Zeebrugge

En réponse aux travaux d'agrandissement et de développement des ports hollandais (Rotterdam), allemand (Hambourg) et français (Le Havre) à la fin du XIX^e siècle, l'idée de Bruges-port-de-mer fut relancée. Divers projets furent élaborés et, en 1895, malgré une farouche opposition des ports d'Anvers et Ostende, le Parlement vota de haute lutte une convention régissant les activités de la *Compagnie brugeoise des Installations maritimes*, l'actuelle *Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichting – MBZ*. Une fois les crédits débloqués, les entrepreneurs L. Coiseau et J. Cousin entamèrent les travaux de creusement du port et d'un canal de liaison et, le 23 juillet 1907, le roi Léopold II inaugura officiellement la nouvelle entité baptisée Zeebrugge.

Vu les nombreux avantages offerts par ce nouveau port ouvert sur la mer, le succès commercial escompté ne se fit pas attendre. Dès avant 1907, le premier navire de mer y avait escalé et, en 1905, année où le premier navire de mer remonta jusqu'à Bruges, on notait 33 navires de mer entrants et sortants, pour un total de 19 722 tonnes.

1906: 441 navires pour une charge à l'entrée de 322 431 tonnes et de 53 099 à la sortie

1907: 498 mouvements pour un total de 447 008 auxquels il convient d'ajouter le trafic des péniches utilisant les voies d'eau intérieures

1908: 425 000 tonnes

1912: 317 mouvements pour un total de 334 873 tonnes

1913: 894 navires pour une charge à l'entrée de 754 108 tonnes et de 315 120 à la sortie sur un total général de 1 220 000 tonnes²⁶.

²⁶ La Belgique maritime et coloniale, n° 4 du 25 janvier 1914, col. 136.

Ports de Blankenberge et de Nieuport

Le port-abri de Blankenberge fut créé en 1860 pour l'usage presque exclusif des pêcheurs. Toutefois, entre 1914 et 1918, il servit comme base auxiliaire de dégagement pour la *Flandern Flottille*, comme nous le verrons plus loin.

Quant à Nieuport, ce petit port de mer situé à l'embouchure de l'Yser était déjà fort actif au commerce et dans le secteur de la pêche depuis le XI^e siècle²⁷. Au XVIII^e il fonctionna même comme tête de pont pour un service transmanche de courrier par bateaux (*mail-boats*) mais, pour diverses raisons, le XIX^e siècle marqua une stagnation et même le déclin de ses activités commerciales.

Outre la pêche, on y notera cependant un faible trafic de navires de charge²⁸.

Année	Nombre de navires entrants	Nombre de navires sortants	Tonnage
1866	21	20	Non disponible
1869	36	35	
1871	30	-	
1908	48	-	Dont 18 voiliers et 30 steamers
1909	-	-	
1912	133	131	Pour un tonnage total de 70 722 t
1913	210	203	Pour un tonnage total de 94 784 t
1914 1 ^{ste} semester	106	102	Pour un tonnage total de 49 660 t

Pendant la Première Guerre, vu sa position stratégique, à savoir en première ligne, ce village portuaire fut totalement anéanti!

27 Dès 1284, il disposait d'un phare (Vierboete), un des plus anciens d'Europe, dont les fondations furent (re-)mises à jour en 1996 et à nouveau ensevelies 10 ans plus tard, sous un parking, par manque d'intérêt!

28 *La Belgique maritime et coloniale*, n° 4 du 25 janvier 1914 et 30 du 25-26 juillet 1914.

SITUATION GÉNÉRALE DE NOTRE FLOTTE MARCHANDE EN 1914

Nos principaux armements issus du XIX^e et du début du XX^e siècle

En 1829, 112 navires de charge appartenant à quarante-quatre armateurs de diverses nationalités avaient Anvers comme port d'attache. Mais un an plus tard, lors de la déclaration de notre indépendance, nombre d'entre eux choisirent d'autres ports. Toutefois de nouvelles sociétés belges d'armement se constituèrent sous le règne de Léopold I^{er} dans l'espoir de succès commerciaux suite à la politique d'expansions du souverain (Brésil, Guatemala, Guinée, etc.). Ainsi recensait-on en 1848 139 unités, dont trois vapeurs, réparties en 29 armements.

Parmi ceux-ci près d'une vingtaine ne franchirent pas le seuil du XX^e siècle suite à des difficultés économiques ou financières. Toutefois, l'armement belge *John Cockerill & C^o*, constitué en 1858, fut l'un des rares à surmonter difficultés et crises et à survivre jusqu'en 1970. Et aussi l'exploitation de la ligne des paquebots Ostende-Douvres qui, mise en service en 1846 par la Marine de l'État, ne cessa ses activités que le 28 février 1997, alors qu'elle était gérée par la *Régie maritime des Transports - RMT*.

Sous le règne de Léopold II divers autres entrepreneurs fondèrent des sociétés d'armement. À savoir²⁹:

- ~ 1859: *Th. C. Engels & C^o* (+ 1894)
- ~ 1860: création à Anvers d'un armement par Adolphe Deppe, dont seront issues la *Compagnie nationale belge des Transports maritimes* (1896) et la *Compagnie royale belgo-argentine* en 1906
- ~ 1872: *Best, Barber & C^o* (+ 1898) ainsi que l'*Armement René Geurts* (M. de Vleeschouwer) qui deviendra plus tard *De Clerck et Van Hemelrijck*
- ~ 1873: *Asturienne des Mines* (+ 1937) ainsi que la *s.a. de Navigation belgo-américaine* fondée à l'initiative des Anversois Marsily et von der Becke avec le soutien financier d'intérêts américains, qui plus tard deviendra la *Red Star Line* (+ 1931)
- ~ 1878: *Société de Navigation royale belge s.a.*, branche belge fondée par Lampion & Holt (+ 1908)
- ~ 1886: *Speth & Ch. Good* qui est à l'origine de la *s.a. American Petrol C^o* (1891-1938) et de la *s.a. Pro-*

29 Anvers, *Collection Belgique Exposition 1958(1.)*. Éd. du Marais, Bruxelles, 1957, et *Archives générales du Royaume. Administration de la Marine*. Rederijen, Réf. de 3010 à 3048. Ainsi qu'une note tapuscrite intitulée *Histoire de la Marine marchande 1830 à 1965* de Georges Dufour, président de l'Union des Armateurs belges. Archives *Neptunus*, Ostende, s.d.s.l.