

DEL COURT (*Guillaume-Louis*), Conseiller maritime de Léopold II (Bruxelles, 31.3.1825 - Anvers, 2.2.1898).

Delcourt commença une carrière modeste d'employé de banque; mais elle dut être brève car en 1842 il était admis, après un examen public, comme aspirant de 2^e classe à la section de Marine de l'Ecole militaire. Les élèves de cette section suivaient une première année de cours en commun avec ceux des armes spéciales et une deuxième année consacrée à l'instruction spéciale sur l'astronomie, la navigation, la construction et la machine à vapeur.

Après deux ans, ayant réussi l'examen de sortie, Delcourt fut promu aspirant de 1^{er} classe. A partir de ce moment, il est embarqué et commence sa vie d'officier de marine en navigant au long cours sur des bateaux chargés à la fois de missions commerciales et de représentation de la Belgique dans les pays lointains. Il s'agissait, à cette époque, de voyages pleins d'aventures et de dangers.

Delcourt se trouvait à bord du *Macassar* qui avait quitté Anvers le 22 mai 1845; le voilier, qui se rendait à Manille, avait déjà connu de graves difficultés en mer de Chine. A Manille, il dut séjourner deux mois pour réunir la cargaison de retour demandée par l'armateur. Au cours de ce séjour, un typhon avait mis le bateau en péril. Sur la route du retour, le *Macassar* toucha les rochers et dut se réfugier à Sourabaya pour y procéder à la délicate opération d'abattage en carène afin de réparer les avaries de coque sous la flottaison. A peine réparé, le navire faillit se perdre; au cours d'un grain, le *Macassar* se coucha sur le flanc, au point qu'on pouvait apercevoir sa quille. Le bateau, heureusement, se redressa et put reprendre la route le 18 mars 1846, via le détroit de Bali et l'île Sainte-Hélène. Le retour à Anvers eut lieu le 3 août 1846. Près de quinze mois pour un seul voyage, à l'issue duquel le commandant en second dut être interné, car il avait perdu la raison! Delcourt repartit pour un second voyage à destination de Singapour à bord du *Macassar*. Avant le départ, qui eut lieu le 23 décembre 1846, le commandant de bord avait exigé des réparations que l'armateur refusa de faire exécuter. Cela faillit d'ailleurs coûter la perte du voilier dont les membrures en bois étaient en mauvais état.

Ce voyage fut d'ailleurs assez tragique; le 20 avril 1847, le *Macassar* mouillait à Batavia, puis continuait sa route vers Singapour. Le 20 mai 1847, dans le détroit de Riouw, il était attaqué par des pirates, dont les embarcations furent heureusement dispersées par des vapeurs de guerre de la Marine royale hollandaise. Enfin Singapour fut atteint, mais l'équipage du navire belge avait été décimé par la maladie, au point qu'il avait perdu 40 % de ses effectifs.

Le 6 juin, le voilier repartit pour Batavia, où les marchandises à embarquer pour le retour furent difficilement trouvées; il fallut compléter le chargement à Samarang, qui n'avait pas été prévu comme escale. Des marins étrangers qui avaient dû être recrutés se révoltèrent et s'en prirent à Delcourt, malade et seul officier à bord à ce moment. Heureusement, Sinkel, officier énergique, eut l'attention attirée par cette algarade; il remit de l'ordre à bord et fit punir les coupables.

Le retour fut pénible et mouvementé. La carcasse du *Macassar*, fatiguée à l'extrême, résistait mal à l'assaut des flots, si bien qu'il faillit couler et qu'il fallut chercher un havre de secours à Port Louis, à l'île Maurice. Le

séjour pour réparation de la carène et renfort des membrures dura 70 jours, au cours desquels plusieurs matelots moururent, tandis que d'autres désertèrent. La remise en état de bâtiment avait coûté 110 000 francs.

Après Sainte-Hélène, le *Macassar* essuya encore quelques tempêtes violentes avant d'arriver le 18 mars 1848 en rade d'Anvers.

Les émeutes de 1848 venaient d'éclater à Paris et d'aucuns profitèrent de ces événements pour proposer la suppression de la Marine royale belge. Delcourt et les autres officiers de marine envoyèrent une pétition aux Chambres pour attirer l'attention sur la situation dans laquelle ils allaient se trouver, en dépit de la promesse qui leur avait été faite de pouvoir accomplir leur carrière complète.

La pétition resta sans réponse et, seule, la *Louise Marie* resta armée de toute la Marine royale.

Le 14 mai 1848, cette goëlette revenait d'un voyage au Rio Nunez où des Belges, sous l'impulsion du roi Léopold I, venaient de créer une petite colonie.

Delcourt eut la chance de pouvoir faire partie de l'équipage de la *Louise-Marie* qui reprit la mer du 10 juin au 10 juillet 1848 pour surveiller la pêche en mer du Nord, puis du 8 août au 30 septembre 1848, aux îles Feroë. Le 31 décembre 1848, la goëlette appareillait à nouveau pour le Rio-Nunez, où Delcourt allait vivre des journées mémorables.

Le bateau était commandé par un officier chevronné, Van Haverbeke, qui avait déjà eu le commandement de l'expédition précédente à la côte occidentale d'Afrique. Le 10 février 1849, après une escale en rade de Gorée, la *Louise-Marie* arrivait au Rio-Nunez. Le but de l'expédition était d'établir des comptoirs de commerce en vue de favoriser l'exportation de produits manufacturés en Belgique. Alors que les officiers belges accomplissaient les devoirs qui leur avaient été commandés, le 25 février 1849, ils durent se préparer à une expédition militaire, car Mayoré, un rival du roi Landouma, l'ami des Belges, avait violé les conventions passées avec les commerçants déjà établis sur place. Van Haverbeke avait décidé d'agir pour protéger les droits des commerçants.

Le 26 février 1849, Delcourt partait avec Dufour et 5 marins à bord d'un canot, le commandant Van Haverbeke prenant le commandement d'une baleinière et Ducolombier, celui d'une grande chaloupe. Les marins belges remontèrent le Rio Nunez, jusqu'à Debokké. Vers 2 heures de l'après-midi, devant l'attitude menaçante des partisans de Mayoré, Delcourt reçut l'ordre de débarquer les marins et de rester à la garde des embarcations pendant que les autres officiers opèrent à terre. Mayoré ayant fait montre de meilleurs sentiments, les officiers et marins belges revinrent à bord de la *Louise-Marie* le 27 février 1849 vers 2 heures du matin.

Les semaines suivantes, Mayoré fit encore montre de mauvaise foi et les affaires s'envenimant, déjà le 11 mars, une expédition composée d'officiers belges et français avait remonté le cours du Rio Nunez jusqu'à Debokké. Delcourt accompagnait Dufour qui commandait un canot; cependant, le soir même, les officiers belges et français revinrent à bord de la *Louise-Marie*, car une fois de plus Mayoré fit montre de meilleurs sentiments, mais ce n'était qu'une ruse. La situation s'envenimant, le 16 mars, la *Louise-Marie* remonta le rio Nunez en amont de Rapass afin de procéder au blocus de la rivière. Deux commerçants anglais soutenaient le potentat afri-

cain et menaçèrent Belges et Français des dommages qu'ils pourraient subir dans cette aventure où ils soutenaient une mauvaise cause.

Le 22 mars, la *Louise-Marie*, suivie des bateaux français *Emma* et *Dorade*, remonta la rivière. A Walkaria, la *Louise-Marie* dut rester à l'ancre, car sa calaison était trop forte pour aller plus en amont.

Dix-huit marins belges montèrent à bord de la *Dorade*, ainsi que Van Haverbeke, Dufour et Delcourt. Le bateau français, précédé de l'*Emma*, remonta vers Debokké le 23 mars au matin. Les trois officiers belges rejoignirent en chaloupe l'*Emma* au coucher du soleil. A la marée descendante, la quille reposait sur un banc de sable, et le navire faillit chavirer dans la nuit; mais heureusement, tout se termina sans dégât; le 24 mars à 8 heures du matin, l'*Emma* put embosser face à Debokké lieu de séjour de Mayoré.,

Après avoir attendu l'attaque vainement, les navires français ouvrirent le feu sur le village; puis Belges et Français opérèrent un débarquement au moyen de quatre chaloupes, dont une commandée par Dufour. Le succès de l'opération fut complet; malgré la défense acharnée des sujets de Mayoré, le village fut conquis vers 1 heure de l'après-midi et à 10 h du soir tout le monde devait revenir à bord des navires; Delcourt fut chargé de remorquer jusqu'à la *Louise-Marie* le canot sur lequel les blessés avaient été chargés.

Le 25 mars vers midi, la flotille commença à redescendre le cours du rio Nunez; quelques coups de feu portaient encore des collines bordant la rivière. Le 26, vers midi, l'enseigne Dufour fut grièvement blessé au visage par une balle égarée.

Vers 4 heures de l'après-midi le navire, déporté par le courant, échoua par l'arrière, à proximité d'un bois d'où les tireurs ennemis prenaient le bateau en enfilade. Pour déséchouer la *Marie-Louise* de sa position dangereuse, Delcourt porta, sous le feu, une ancre de jet au milieu du fleuve. Cependant, comme la marée descendait, cet effort fut vain, car la quille était ensablée profondément. A nouveau, Delcourt porta une ancre de bossoir au large; mais le niveau de l'eau avait, pendant ces tentatives, descendu au point que le bateau menaçait de chavirer et que Van Haverbeke songeait déjà à l'abandonner. A ce moment critique, l'*Emma* et la *Dorade* arrivèrent pour porter secours aux Belges en difficulté; en même temps, les troupes fidèles à Mayoré étaient attaquées par les Africains alliés des Belges, si bien qu'à cinq heures et demi tout danger d'attaque était écarté. Avec l'aide des Français, la *Louise-Marie* fut dégagée de sa position dangereuse vers 11 h du soir et les trois bateaux purent continuer leur route pour arriver à Rapass le 27 mars vers une heure du matin. Désormais la région avait été débarrassée de l'intrigant Mayoré et de ses partisans. La goëlette belge resta jusqu'au 2 avril face à Rapass, puis reprit la route vers Katecouma pour gagner enfin la mer le 10 avril.

Dans toute cette affaire, Van Haverbeke s'était fort bien entendu avec de la Tocnaye et de Kerhallet, commandants des deux bateaux français. Aussi la désillusion fut vive lorsqu'à Gorée, le 25 avril, le capitaine de vaisseau Bouët désapprouva toute l'opération et refusa de recevoir les officiers belges qui voulaient lui rendre une visite de courtoisie. Cependant, ils eurent la consolation de voir tous les autres officiers français de cœur avec eux.

La *Louise-Marie* quitta Gorée le 3 mai, pour être de retour à Doel le 17 juin 1849.

A l'issue de cette campagne, des distinctions furent distribuées. Delcourt put choisir entre la croix de l'Ordre de Léopold et la promotion à un grade supérieur; il préféra la nomination d'enseigne de vaisseau.

La *Louise-Marie* fit une croisière en mer du Nord sous les ordres de Petit du 9 août au 26 septembre. Le 25 novembre 1849, Van Haverbeke en reprit le commandement pour repartir en Afrique; Delcourt faisait partie de cette nouvelle expédition.

La goëlette quitta Ostende le 24 février 1850, pour arriver au Rio Nunez le 29 mars. La situation dans la région s'était dégradée, ralentissant tout le trafic commercial que certains hardis commerçants belges avaient espéré y développer. A ce sujet Delcourt, dans le livre de bord qu'il tint au cours du voyage, porte un jugement sévère sur les politiciens belges qui ne soutinrent pas les efforts de nos compatriotes. La *Louise-Marie* quitta l'Afrique le 25 avril pour être de retour à Anvers le 3 juin 1850.

Mais la situation de la Marine royale belge était si précaire que Delcourt fut mis en disponibilité de 15 juin au 30 novembre 1850. A cette date, il était à nouveau affecté à l'Etat-Major de la *Louise-Marie*.

Le 22 décembre 1850, la goëlette quittait Anvers pour la colonie belge de Santo-Thomas au Guatemala. Lorsque Delcourt arriva sur place, il put contempler le spectacle désolant d'une entreprise en pleine déconfiture. Les politiciens belges, aux idées étriquées, n'avaient pas voulu soutenir les efforts de Léopold I et aucun subside ne fut accordé pour sauver la petite colonie belge qui périssait et qui aurait pu être prospère si elle avait été bien conduite et si elle avait reçu des visites plus fréquentes des unités de la flotte belge. Delcourt rentra à Anvers avec la *Louise-Marie* le 15 août 1851.

Delcourt repartit le 31 décembre 1851 à bord de la *Louise-Marie* qui cinglait une nouvelle fois vers le Rio Nunez. La goëlette sous les ordres du commandant Van Haverbeke mouilla en rade de Gorée le 27 février 1852. En ce port, le consul de Belgique, L. Bols, un cousin de Delcourt, fit remettre un message au commandant Van Haverbeke lui demandant de se rendre au plus vite au Rio Nunez.

En effet, de nouvelles dissension entre les chefs Africains mettaient en péril les maisons de commerce qui représentaient les intérêts belges. Le malheureux consul de Belgique, ne disposant d'aucune force, était sans pouvoir sur le territoire où Léopold I tentait de créer une petite colonie belge.

La goëlette arriva à Rapass le 4 mars 1852; la situation s'était envenimée au point qu'un combat entre Africains avait fait six tués dont les cadavres gisaient encore sur le sol. Les maisons commerciales avaient couru un grave danger et les menaces n'étaient pas encore écartées. Godtschalk et Delcourt furent envoyés en chaloupe le 10 mars 1852 à Debokké pour négocier un accord entre les parties. Les négociations traînaient en longueur et Van Haverbeke lui-même se rendit à Debokké pour proposer aux commerçants de venir à Rapass se mettre sous la protection de la *Louise-Marie*. Comme ceux-ci refusèrent d'abandonner leurs installations et que le commandant Van Haverbeke avait interdiction de faire des dépenses extraordinaires, la *Louise-Marie* quitta le Rio Nunez, poursuivant la croisière qu'elle avait reçu comme mission d'entreprendre.

De ce fait, le commerce de cette région s'effondra, le marché de Debokké fut abandonné et il ne s'y traîta plus que des transactions

locales peu importantes. Faute d'un soutien du Gouvernement et du Parlement, le rêve de Léopold I de créer une colonie dans cette région d'Afrique s'évanouissait. Toutefois, le chef Lamina, voulant mettre ses fils en sûreté, les confia à Van Haverbeke qui les ramena en Belgique pour y recevoir une éducation européenne. Au retour, la goëlette visita l'archipel des Bissagos et différentes îles, puis mouilla en rade de Bissao et de Bathurst, pour être de retour à Anvers le 15 juin 1852.

Delcourt repartit, toujours à bord de la *Louise-Marie*, pour la côte occidentale d'Afrique le 23 janvier 1853; cette fois le bateau était sous les ordres de Petit. L'expédition avait pour but de visiter les stations où des intérêts belges étaient en jeu et d'y recueillir des renseignements commerciaux. Le 6 février 1853, la goëlette était à Gorée, le 17 à Cacheo, le 23 à Bissao et le 11 mars à Vittoria, dans l'estuaire du Rio Nunez.

Là-bas, les esprits s'étaient calmés, mais le commerce avait été complètement perturbé dans la région. Les deux parties avaient fait de nombreuses démarches auprès de Masui, mais elles avaient pour but de se procurer du genièvre et de la poudre pour recommencer les hostilités. Au retour de Vittoria, le bâtiment belge visita le Rio Pongo et le Sierra-Leone. Le 23 juillet 1853, la *Louise-Marie* rentra à Ostende.

Le 23 novembre 1853, Delcourt repartit à bord de la *Louise-Marie* pour un nouveau voyage à la côte occidentale d'Afrique, d'où il rentra à Anvers le 2 juillet 1854.

Il reprit la mer à bord de la *Louise-Marie* du 7 août au 17 septembre 1855 pour surveiller les bateaux de pêche belges. Le 27 septembre 1855, il est affecté à la malle *Topaze*.

Le 19 septembre 1857, Delcourt repassa sur la *Louise-Marie* et, le 28 août 1858, il reprit du service à bord de la malle *Rubis*.

Le 20 juin 1859, il est nommé lieutenant de vaisseau de 2^e classe et, en date du 4 septembre 1859, il est désigné pour le *Duc de Brabant*. Le 7 novembre 1861, il prenait la direction du chantier de la Marine à Anvers.

Sur des conseils avisés, Delcourt était allé suivre à Paris les cours de l'Ecole supérieure du Génie maritime, où il conquit le diplôme d'ingénieur qui lui permit de retrouver une place digne de sa valeur dans les services du Gouvernement.

Ainsi se terminait la carrière de marin de Delcourt, en même temps que trépassait la Marine royale belge. Le roi Léopold I désirait garder cet instrument indispensable à l'expansion commerciale belge. Les politiciens ne l'entendirent pas ainsi et firent supprimer les crédits nécessaires à son maintien, malgré la brillante attitude de Brialmont qui plaida sa cause de façon éloquente. Le 11 avril 1862 la « Marine royale » était remplacée par la « Marine de l'Etat ».

En même temps qu'il cessait de naviguer, Delcourt entamait une brillante carrière d'ingénieur. Mais au début de celle-ci, il dut assister à un spectacle qui dut le désoler. Non seulement on désarmait les navires de l'ancienne Marine royale, mais on les démolissait, alors qu'ils avaient encore une bonne valeur marchande. Le 18 août 1864, le *Duc de Brabant* fut conduit au Bas-Escaut et on le fit sauter au moyen de charges explosives en présence du Comte de Flandre, du général Chazal et de divers experts, dont Delcourt.

Nommé au grade de lieutenant de vaisseau, de 1^{re} classe le 1 juillet 1863 et désigné comme ingénieur du génie maritime, il reçut la chevalerie de l'Ordre de Léopold le 20 janvier 1864 et devint ingénieur des constructions

maritimes le 22 janvier 1865.

Delcourt occupait un poste éminent et déployait une activité énorme pour le développement des installations portuaires à Anvers; ceci ne l'empêchait pas de consacrer encore du temps à l'expansion belge à l'étranger.

Il était un ingénieur très écouté et c'est ainsi qu'il devint le conseiller maritime de Léopold II. Dès le début de l'entreprise congolaise, il fut invité à donner son avis sur le matériel naval que Stanley avait fait construire chez Cockerill à Seraing. C'est ainsi que dans une lettre du 27 septembre 1879 à Strauch, le souverain fait connaître l'avis de Delcourt qui n'a pas ses appaisements au sujet du matériel flottant envoyé au Congo pour l'expédition Stanley.

Lorsqu'il fallut envoyer ultérieurement d'autres bateaux au Congo, Léopold II pria Delcourt de s'en occuper. C'est ainsi que, dès la fin de l'année 1879, Léopold II désirant outiller convenablement l'expédition Stanley, afin qu'elle ne fut pas ralentie dans son avance, songea à commander un nouveau bateau. Au milieu de l'année 1880, il revint à charge auprès de Strauch sur la nécessité de commander cette nouvelle unité à vapeur.

Un cahier de charges fut rédigé en langue anglaise; le bateau, le célèbre *A.I.A.*, fut commandé le 16 mars 1881 à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée au Havre. Ce bateau devait être inspiré de celui commandé par Pierre Savorgnan de Brazza pour son expédition de l'Ogoué.

Pendant la construction, Léopold II apprend par son ami Sanford, consul des Etats-Unis, que le bateau de Brazza doit être un insuccès, car il a fallu déjà commander une nouvelle chaudière. En fait, la nouvelle était exacte, mais pas le motif de la commande; la première chaudière avait été perdue dans les rapides de l'Ogoué en cours de transport. Cet incident n'étant pas connu, Léopold II décida de faire réceptionner le bateau par un ingénieur; ce fut Delcourt qui se rendit au Havre pour cette opération.

Déjà en janvier 1880, avant l'engagement pour le Congo du mécanicien hollandais Geofroy, Delcourt lui fit passer un examen pratique à Ostende sur un vapeur, afin de juger ses aptitudes professionnelles.

Le *s/w Stanley* qui fut commandé au chantier Yarrow à Poplar était le fruit d'une collaboration entre Delcourt et l'illustre ingénieur Alfred Yarrow. C'était le premier sternwheeler envoyé au Congo et tous les suivants furent inspirés par ce prototype.

Toutefois, pour le *s/w Stanley*, il avait fallu faire preuve de beaucoup d'imagination, car la coque était composée de neuf tronçons assemblés à flot par boulons et pouvant être transportés sur chariot de façon à contourner, par voie terrestre, les tronçons non navigables du Congo; au-delà des rapides, après un nouvel assemblage de la coque et remontage de la chaudière et de la machine, le bateau pouvait poursuivre sa route en navigant. Ce bateau, commandé chez Yarrow au milieu de 1883, arriva à Banana le 28 janvier 1884. Son transport à travers les Monts de Cristal est resté célèbre et ce bateau rendit les plus grands services pendant les premières années de l'existence de l'Etat Indépendant du Congo.

Le Souverain, qui était à l'affût de toutes les nouveautés afin d'expédier au Congo le matériel le plus moderne et le mieux adapté, avait déjà envoyé en mai 1882 Delcourt à Londres, pour y visiter une exposition de modèles de bateaux. Une seconde fois, en septembre 1882, Léopold II envoie Delcourt à Londres, car il a appris que Grenfell con-

struisait un bateau chez Thornycroft; ce bateau le *Peace*, rendra son propriétaire célèbre par les nombreuses explorations entreprises sur les affluents du Congo. Delcourt est chargé de remettre un rapport afin d'examiner si ce bateau pourrait convenir pour le Comité d'Études. Le rapport que remis Delcourt à cette occasion ne nous est pas connu, mais jamais un bateau de ce type ne fut commandé pour l'expédition de Stanley.

Après la création de l'Etat Indépendant du Congo, il fallait créer des stations nouvelles et assurer leur approvisionnement. Il avait été décidé de mettre en ligne sur le bief de Léopoldville un bateau capable de transporter 22 tonnes de marchandises et comportant un pont abritant six cabines et une salle à manger pour passagers européens.

Delcourt fut chargé de dresser les plans de ce bateau. Dès la fin de l'année 1885, un conflit opposa l'ingénieur à Valcke au sujet de la construction de cette unité. En effet, afin de réduire ultérieurement le portage sur la route des caravanes, Delcourt avait imaginé de construire la coque du stern-wheeler *Ville de Bruxelles* en bois; ce bateau servirait de modèle pour les suivants dont les planches du bordé seraient tirées des magnifiques arbres de la forêt équatoriale. Valcke était d'avis que les coques en bois ne résisteraient pas au climat chaud et humide du Congo.

Le Roi appuya l'idée de Delcourt, si bien que ce dernier dressa les plans du s/w *Ville de Bruxelles*. Ils furent signés par leur auteur à Anvers le 31 juillet 1886 et sont actuellement déposés dans les archives du Musée royal de l'Afrique centrale.

Le bateau, construit chez Cockerill, à Hoboken, fit ses essais sur l'Escaut le 31 décembre 1886. Son transport par la route des caravanes se fit dans des circonstances réellement difficiles, si bien que le montage à Léopoldville ne put commencer que le 15 mars 1888; les essais eurent lieu le 25 octobre suivant. Mais déjà au montage il s'avéra que de nombreuses planches avaient mal résisté au climat d'Afrique; un bon nombre d'entre elles durent être redressées au feu et quelques-unes avaient dû être remplacées. Le lieutenant Lippens, assassiné plus tard à Kasongo, avait été mis en charge du remontage; il avait déjà été forcé d'apporter certaines modifications à la coque. De plus, au cours des essais, le pont sous la chaudière avait commencé à se consumer.

Les réparations avaient retardé la mise en ligne du bateau jusqu'au 7 janvier 1889. Dès la première année d'exploitation, il s'avéra que les planches résistaient mal à la pourriture et que les joints de la coque étaient d'une étanchéité douteuse. Déjà au mois d'août 1890, l'ingénieur Van den Boogaerde, commissaire de district de Léopoldville, réclamait une nouvelle coque en acier. L'idée de les construire en bois fut dès lors abandonnée définitivement.

Le s/w *Ville de Bruxelles* semble bien être le dernier bateau destiné au Congo dont Delcourt eut à s'occuper.

Entre-temps, il avait été désigné le 3 mars 1885 pour remplir les fonctions de président de la commission de réception du matériel de la Marine d'Anvers et il reçut la croix militaire le 20 avril 1885. Le 31 octobre 1885, il démissionna et fut promu ingénieur en chef, directeur du service des constructions maritimes. En mai 1887, il fut nommé commandeur du Christ du Portugal.

Delcourt s'éteignit à Anvers le 2 février 1898, alors qu'il allait atteindre bientôt l'âge de 73 ans.

Il fut un des grands ouvriers de l'expansion

belge à l'étranger et le rôle qu'il a joué est trop ignoré. S'il publia peu, il a beaucoup écrit; de nombreux documents de sa main sont déposés au Musée de l'Armée, au Cinquantenaire. Ce sont principalement des livres de bord des voyages entrepris à Manille, en Indonésie et à la côte ouest de l'Afrique. Il a également laissé une correspondance extrêmement intéressante.

Delcourt était titulaire de la Croix militaire, Officier de l'Ordre de Léopold et Commandeur de l'Ordre militaire du Christ du Portugal.

16 mars 1971.

A. Lederer.

Archives du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire, dossier Delcourt. — Archives du M.R.A.C., papiers Delcourt. — Archives du Musée de la Dynastie, papiers Strauch. — Leconte, L.: Les ancêtres de notre Force navale, Bruxelles, 1952. — Lederer, A.: Les plans du s/w *Ville de Bruxelles* dressés en 1886 par G. Delcourt et par le lieutenant J. Lippens, *Bull. des s. de l'ARSOM*, Bruxelles, 1961, T. VII fasc. 2, p. 256 à 269. — Lederer, A.: Histoire de la navigation au Congo, Tervuren, 1965. — Archives de l'Otraco, dossier du s/w *Ville de Bruxelles*.