

DUFOUR (*Auguste-Félix*), Officier de Marine (Bruxelles, 17.9.1819 - Ostende, 3.5.1894). Fils de Pierre-Joseph et de Copin, Marie-Rose.

Dufour fut nommé aspirant de 2^e classe le 15 novembre 1835 et embarqué sur la canonnière école en 1836. Il fut désigné pour la *Clotilde* le 25 mai 1837; ce bateau de commerce avait été nolisé par l'Etat afin d'y faire une première expérience d'école navale pour les officiers de la Marine royale. Le navire devait se rendre à la côte d'Afrique sous le commandement du lieutenant de vaisseau Nuewens. La veille du départ, afin de rendre celui-ci plus solennel, le capitaine-lieutenant Lahure inspecta le bâtiment et tous les participants au voyage durent faire serment de fidélité au pays. Le voilier partit d'Ostende le 17 juin 1837.

Le voyage fut long, monotone et déprimant; le commandant Nuewens faisait régner une discipline de fer, afin d'initier les jeunes officiers aux exigences de la vie en mer. Le 6 août, il y eut une petite diversion avec les fêtes du passage des tropiques. Le retour eut lieu à Ostende le 2 octobre 1837. Le lendemain, sous le commandement de Van Haverbeke, une partie de l'équipage regagna Anvers par voie terrestre; le bateau poursuivit sa route jusqu'à Anvers sous pavillon neutre, le pavillon belge n'étant pas encore reconnu par la Hollande.

Le 25 août 1839, Dufour s'embarqua sur l'*Hydrographe*, à ses frais, avec Michel et Jacquot. Ces trois jeunes gens, désireux de parfaire leurs connaissances, avaient été alléchés par les prospectus du capitaine français Lucas qui avait organisé ce bateau en une sorte d'école flottante destinée à accomplir le tour du monde en deux ans et trois mois à travers tous les océans. Il pouvait embarquer 75 jeunes gens qui recevraient à la fois une instruction théorique et pratique; à l'issue de ce voyage, les élèves seraient officiers de marine, ingénieurs, commerçants et diplomates accomplis.

Le 24 septembre 1839, l'*Hydrographe* quittait le port de Paimbœuf pour un voyage qui se révéla extrêmement tumultueux. Le bateau visita Lisbonne, Funchal, Ténériffe, Gorée, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, La Plata, Montevideo, puis le détroit de Magellan. Après des semaines de navigation mouvementée, le long de la côte de Patagonie, il resta 8 jours sur un banc de sable au port de Famine et, le 23 juin 1840, le navire se brisa sur les rochers à la sortie du port de Valparaiso.

Au cours du naufrage, les trois jeunes aspirants belges eurent une conduite digne d'éloges; après s'être procuré quelques hardes, ils rentrèrent à Anvers à bord de l'*Industrie*. Mais d'autres déceptions attendaient encore nos jeunes marins.

Le gouvernement voulait organiser un service transatlantique Anvers-New-York. A cette fin, il avait négocié le rachat à leurs propriétaires de deux navires de plus de 2 000 tonneaux; ces bâtiments à voiles et mus également par machine à vapeur étaient appelés des pyroscaphes.

Le *Président* disparut corps et biens au cours d'un voyage, avant même d'être livré à la Belgique, et l'autre, le *British Queen*, s'avéra être un désastre financier et commercial.

Après un premier voyage sous commandement du capitaine anglais le *British Queen* passa sous les ordres de l'officier belge Eyckholt avec, comme adjoints, les aspirants de 1^{re}

classe Dufour, T. Ducolombier et Tack. Un premier voyage aller eut lieu du 7 au 27 juillet 1842 et retour, du 7 au 27 août 1842; il se fit dans d'assez bonnes conditions, mais la marchandise faisait défaut.

Le 7 septembre, le pyroscaphe repartait vers les Etats-Unis avec 74 passagers à bord; la nuit du 19 au 20 septembre, le *British Queen* essuya une tempête si violente qu'il fut sur le point de se perdre. Le voyage faillit brouiller la Belgique et les Etats-Unis, à la suite des taxes élevées qui furent prélevées; en représailles, la Belgique taxa les navires américains se rendant à Anvers. Dans la suite, des arrangements furent pris qui applanirent l'incident. Le retour fut pénible; le trajet New-York-Anvers dura du 7 octobre au 5 novembre 1842 et le navire courut de grands dangers. Il faisait eau de toute part à l'arrivée et les pompes le maintenaient difficilement à flot. On le réfugia dans un bassin dont il ne devait plus sortir et on le laissa pourrir sur place.

Dufour passa ensuite sur la *Louise-Marie* qui partit d'Ostende le 16 mars 1843 à destination de Santo Thomas de Guatémala pour y créer une petite colonie belge. Le bateau commandé par Petit emportait les chefs de l'expédition, dont l'ingénieur Simons, créateur des chemins de fer belges. Mais l'ingénieur, souffrant, décéda aux environs de l'Equateur et son corps fut immergé. La *Louise-Marie* arriva à destination le 7 juin 1843; cependant, la colonie, créée sans fonds suffisants et privée de son chef, tourna au désastre.

Ayant pris du service sur divers bâtiments, Dufour embarqua finalement à bord d'un nouveau bateau à voiles, le *Schelde*. Sous les ordres du capitaine-lieutenant Eyckholt, le *Schelde* appareilla le 3 mai 1845 pour la Chine. Après avoir visité Ténériffe et Singapour, le bateau séjourna deux mois et demi en Chine. Le retour se fit par Manille et Sainte-Hélène pour rentrer à Anvers le 22 juin 1845. Ce voyage fut fructueux et le médecin du bord, Dechange, rapporta d'intéressantes collections.

Dufour rejoignit la division de l'Escaut le 1^{er} août 1845 et fut versé dans l'équipage du *Duc de Brabant* le 25 novembre 1845. Ce nouveau brick était le plus grand navire militaire belge. Sa sortie du chantier fut retardée plusieurs fois à cause de l'esprit étrié des politiciens qui critiquaient la marine et déservaient ainsi les efforts du Roi en faveur de l'expansion belge outre-mer. Le navire fut mis sous les ordres de Sckockeel; au cours de ses voyages à la côte d'Amérique du Sud, les marins belges furent bien accueillis et firent honneur au pavillon belge.

Dufour fut nommé enseigne de vaisseau le 28 février 1846; le 25 mai, il partait pour les îles Shelland et en revint le 4 septembre 1846. Le 1^{er} février 1847, il se rendit vers les côtes est et ouest de l'Amérique du Sud, pour être de retour à Ostende le 19 avril 1848.

On sait que le 4 mars 1848, le lieutenant de vaisseau Van Haverbeke avait conclu un accord avec le roi Lamina par lequel ce dernier cédait au Roi des Belges, en toute souveraineté, les deux rives du Rio Nunez, entre Rapass et Vittoria. L'officier belge avait habilement profité des dissensions entre deux chefs de l'endroit, l'un, Mayoré, étant soutenu par l'Angleterre et l'autre, Lamina, par la France. Ces grands pays, pour éviter un conflit, avaient conclu une convention aux termes de laquelle ils s'abstenaient de toute action dans cette région.

Quoi qu'il en soit, la *Louise-Marie* rentra au pays le 14 mai 1848 et Van Haverbeke fit connaître cette bonne nouvelle aux industriels

et commerçants belges. Un gantois, De Coster, envoya au Rio Nunez un trois mâts de 400 tonneaux, l'*Emma*, avec instruction d'opérer les transactions par l'intermédiaire des représentants du commerçant français Cohen.

Léopold 1^{er} avait sanctionné l'accord conclu avec le roi Lamina le 27 décembre 1848 et la *Louise-Marie* quitta Doel le 31 décembre 1848 à destination du Rio Nunez; la goëlette était sous les ordres de Van Haverbeke et Dufour faisait partie de l'équipage comme enseigne de vaisseau.

Des événements très sérieux surgirent au cours de ce voyage. Au passage à Gorée, l'attitude du capitaine de vaisseau Bouët de Willaumez, commandant de division français, avait manqué de courtoisie à l'égard des marins belges. Le commandant français supportait mal d'avoir été devancé par les Belges au Rio Nunez.

Le 10 février 1849, la *Louise-Marie* mouillait en face de Vittoria et, le 19 février, à Rapass. Les meilleures relations furent nouées avec Lamina et un commerçant français, Bicaise, qui possédait deux établissements de commerce, l'un à Rapass, l'autre à Debokké.

Le 14 février, Van Haverbeke donna des ordres écrits à trois officiers en vue d'étudier l'établissement de maisons de commerce dans le territoire cédé au Roi des Belges.

Pour sa part, Dufour devait prouver aux industriels qu'un marché avantageux s'offrait à eux; il devait étudier le genre de commerce qui pouvait les intéresser, apprécier la quantité qui pouvait être fournie et les produits à offrir en échange. En outre, il devait noter les us et coutumes du commerce de la troque à Debokké, mentionner les marchandises apportées par les caravanes de l'intérieur de l'Afrique et s'informer sur les droits de passage dans les divers territoires traversés. Il avait encore à faire des observations sur les marées, relever les températures à bord et à terre et noter toutes les données météorologiques présentant quelque intérêt.

Le 21 février, il y eut fête à bord de la *Louise-Marie* pour célébrer la ratification du traité par le Roi; Lamina et les commerçants de la région participèrent au banquet consacrant cet événement. Malheureusement, dans la suite, le Parlement ne ratifia jamais l'accord négocié habilement par Van Haverbeke.

A la suite d'incidents provoqués par Mayoré, Van Haverbeke fut sollicité par les commerçants de prendre leur défense; tous les officiers durent remonter le Rio Nunez en canot jusqu'à ce poste. Ceci se passait le 26 février 1849. L'enseigne Dufour, accompagné de l'aspirant Delcourt et de matelots, prit le commandement d'un canot. La démonstration en force des Belges ramena Mayoré au calme; mais les Anglais défendirent sa cause. La corvette anglaise *Favorite* vint à Rapass et son commandant remit une protestation à Van Haverbeke.

Les Français se mêlèrent à l'incident qui se prolongeait; finalement la corvette française la *Recherche*, commandé par de la Tocnaye, vint également mouiller à Rapass. Le 9 mars, suite aux intrigues de Mayoré, de la Tocnaye voulut se rendre à Debokké avec une compagnie de débarquement; mais la matinée même, l'*Emma*, sous les ordres du capitaine Witteveen, arrivait aussi sur place. Le 12 mars c'était la corvette française la *Prudente*, sous les ordres de de Kerhallet, qui s'amenait également à Rapass. Après diverses tergiversations de Mayoré, le 16 mars, le blocus du Rio Nunez commençait. Un traitant français prêta à l'expédition sa goëlette, la *Dorade*, mieux à même de remonter la rivière que les bateaux

français de trop fort tonnage.

Il fut convenu avec un chef influent de l'endroit que Tongo, souverain légitime dont Mayoré avait usurpé le pouvoir, se trouverait avec ses hommes à Walkaria le 22 mars. Ce même jour l'expédition franco-belge composée de la *Louise-Marie*, de l'*Emma* et de la *Dorade* remonta la rivière et arriva au rendez-vous vers 17 heures. La *Louise-Marie*, dont le tirant d'eau était trop grand pour remonter plus en amont, resta à Walkaria.

Le 23 mars, Tongo et ses hommes reçurent des armes; la *Dorade* partit vers l'amont et les trois officiers belges Van Haverbeke, Delcourt et Dufour remontèrent la rivière en chaloupe et rejoignirent l'*Emma*, 2 miles en aval de Debokké.

Le 24 mars, vers 8 heures du matin, les bateaux se trouvaient en face du poste où se tenait le chef séditionnaire. Vers 9 h 30, commença un échange de feu violent entre les navires et les fidèles de Mayoré. Cela dura un quart d'heure, puis, au cours d'une accalmie, de la Tocnaye ordonna le débarquement. Dufour prit le commandement d'un des quatre canots. Pendant ce temps, de Kerhallet et Van Haverbeke, restés à bord des deux navires protégeaient l'action terrestre par le tir des pièces d'artillerie. L'opération fut menée rondement; malgré la forte pente de la rive et une chaleur torride, les marins délogèrent rapidement les mutins de leurs positions. Pour éviter que les hommes ne fussent attirés dans une embuscade pendant la poursuite, les troupes furent divisées en deux colonnes. La première, commandée par le français Doriac, contournait le village par la droite, la seconde, sous les ordres de Dufour, par la gauche. Au bout d'une demi-heure, toute résistance avait cessé; au cours de cette action, Dufour encourut une contusion au bras.

L'occupation de Debokké amena la découverte de documents prouvant la complicité entre Mayoré et les commerçants anglais qui l'avaient soutenu. Le village situé à la rive droite fut également occupé et détruit.

Vers 10 heures du soir tout le monde était rassemblé sur les bateaux et, le 25 mars vers midi, commençait la descente du Rio Nunez. De la rive, les hommes de Mayoré harcelaient les équipages. Finalement, à la soirée, officiers et marins belges purent reprendre place à bord de la *Louise-Marie*.

Le lendemain, 26 mars, alors qu'on avait hissé les voiles pour regagner l'embouchure de la rivière, Dufour fut blessé à la figure d'un coup de feu tiré de la rive et c'est dans un état désespéré qu'il fut conduit au carré des officiers. Après différents incidents, la *Louise-Marie* regagna l'embouchure. Van Haverbeke avait signé un traité avec le chef Tongo octroyant à la Belgique une bande d'un mile sur chaque rive du Rio Nunez.

Lorsque la *Louise-Marie* arriva à Gorée, le capitaine de vaisseau Bouët accueillit très mal les combattants du Rio Nunez. Malgré ses injonctions, de la Tocnaye et de Kerhallet refusèrent de modifier le rapport faisant l'éloge de la belle conduite des belges.

Quant à Dufour, il se remit de son horrible blessure et, le 17 avril, il cracha la balle qui était restée dans son palais. Pour sa belle conduite, Dufour reçut le 18 juillet 1849 la croix de chevalier de l'ordre de Léopold et, le 25 janvier 1850, celle de la Légion d'Honneur.

A l'issue d'un congé bien mérité, Dufour fut complètement rétabli et reprit du service actif le 15 juin 1850 comme premier officier à bord de la *Louise-Marie*. Après avoir croisé en mer du Nord pour la surveillance de la pêche, la *Louise-Marie* cingla le 22 décembre

vers Santo Thomas du Guatemala où végétaient les colons belges qui s'y étaient rendus et avaient été déçus dans leurs espérances, car l'Etat belge les avait à peu près abandonnés. Le retour de ce voyage eut lieu à Anvers le 17 août 1851.

Mais à ce moment, les Chambres mesuraient chichement les crédits alloués à la Marine royale et Dufour fut mis en disponibilité du 30 novembre 1851 au 26 novembre 1852. Il fut alors désigné une nouvelle fois pour la *Louise-Marie* qui partit le 23 janvier 1853 pour la côte occidentale d'Afrique. La goélette était, cette fois, sous les ordres de Petit, qui allait remercier officiellement le capitaine de vaisseau Baudin. Cet officier français avait, en effet, prêté main forte aux Belges dont les intérêts dans le Rio Pongo avaient failli être compromis.

Arrivée le 6 février à Gorée, la *Louise-Marie* partit pour Cacheo le 17, pour Bissao le 23 février et pour le Rio Nunez, le 11 mars. A Vittoria, Petit constata que les roitelets indigènes, fatigués de se combattre, avaient fait la paix dans le but de se faire offrir du genièvre et de la poudre par les officiers belges. Le rapport dressé à ce sujet fut à l'origine de la rupture de la Belgique avec le Rio Nunez.

Poursuivant le voyage, la *Louise-Marie* visita le Rio Pongo et le Sierra Leone; dans ces deux régions, Dufour fut chargé de récolter les informations de nature à intéresser le pays. Le retour eut lieu à Ostende le 23 juillet 1853.

Après un voyage en mer du Nord, Dufour retourna une dernière fois avec la *Louise-Marie* à la côte occidentale d'Afrique; ce voyage dura du 20 novembre 1853 au 2 juillet 1854.

Dans la suite, cet officier, qui avait participé à tant de missions dans les pays d'Afrique, d'Asie et d'Amérique, ne naviguera plus qu'en mer du Nord, car les parlementaires faisaient disparaître la Marine royale, faute de crédits. Il navigua encore sur le *Rubis*, le *Duc de Brabant* et *La Perle*.

Le 25 septembre 1855, il était nommé lieutenant de vaisseau et, en 1858, il fit partie d'une commission chargée d'étudier la défense de l'Escaut. Le 1^{er} septembre 1870, il devenait capitaine-lieutenant de vaisseau et, le 18 janvier 1872, chef supérieur des paquebots Ostende-Douvres.

Le 28 décembre 1876, il était démissionné de son grade militaire, car ceux-ci étaient jugés inutiles à la Marine de l'Etat et, en même temps, il était nommé à des fonctions civiles.

Néanmoins, le 14 février 1877, il fut promu au grade de capitaine de vaisseau honoraire.

Admis à la pension le 8 mai 1888, il décéda à Ostende le 3 mai 1894.

Dufour était porteur des distinctions honorifiques suivantes: Commandeur de l'Ordre de Léopold; Chevalier de la Légion d'Honneur; Officier de l'Ordre impérial de la Rose du Brésil.

Il n'a pas publié d'ouvrages, mais il est l'auteur de différents rapports déposés dans les archives de l'Administration de la Marine et au Musée royal de l'Armée.

23 mai 1971.

A. Lederer.

Bibliographie: Leconte L.: Les ancêtres de notre Force navale, Bruxelles, 1952.