

# MÉMOIRES

DE LA

SOCIÉTÉ D'ANTHROPOLOGIE DE BRUXELLES

1912

---

## II

---

LA DEUXIÈME PIROGUE PROTOHISTORIQUE D'AUSTRUWEEL,  
PAR E. RAHIR.

(Séance du 25 mars 1912.)

---

La première pirogue protohistorique qui fut découverte dans les travaux d'extension du port maritime d'Anvers, sur le territoire de la commune d'Austruweel, le 10 octobre 1910, a fait l'objet d'une étude spéciale; nous y renvoyons donc le lecteur désireux d'avoir des détails à ce sujet <sup>(1)</sup>.

Rappelons seulement que cette pirogue, creusée dans un tronc de chêne d'une seule pièce, mesurait un peu plus de 11 mètres de longueur et qu'elle avait un diamètre de 1 mètre à l'avant et 1<sup>m</sup>70 environ à l'arrière. L'avant, de même que l'arrière, était coupé perpendiculairement au grand axe de l'embarcation et était clôturé au moyen de pièces de bois fixées au corps de la barque par des broches en bois.

La découverte, le 25 octobre 1911, de la deuxième pirogue protohistorique d'Austruweel fut, comme celle de la première, signalée au Service des fouilles de l'État (Musées royaux du Cinquantenaire) par un télégramme de M. l'ingénieur en chef Zanen, directeur des travaux d'extension du port maritime d'Anvers.

Comme il y avait urgence à enlever immédiatement les frag-

---

(1) E. RAHIR, Découverte d'une pirogue antique à Austruweel. (*Bull. de la Société d'anthropologie de Bruxelles*, t. XXIX, 1910.)

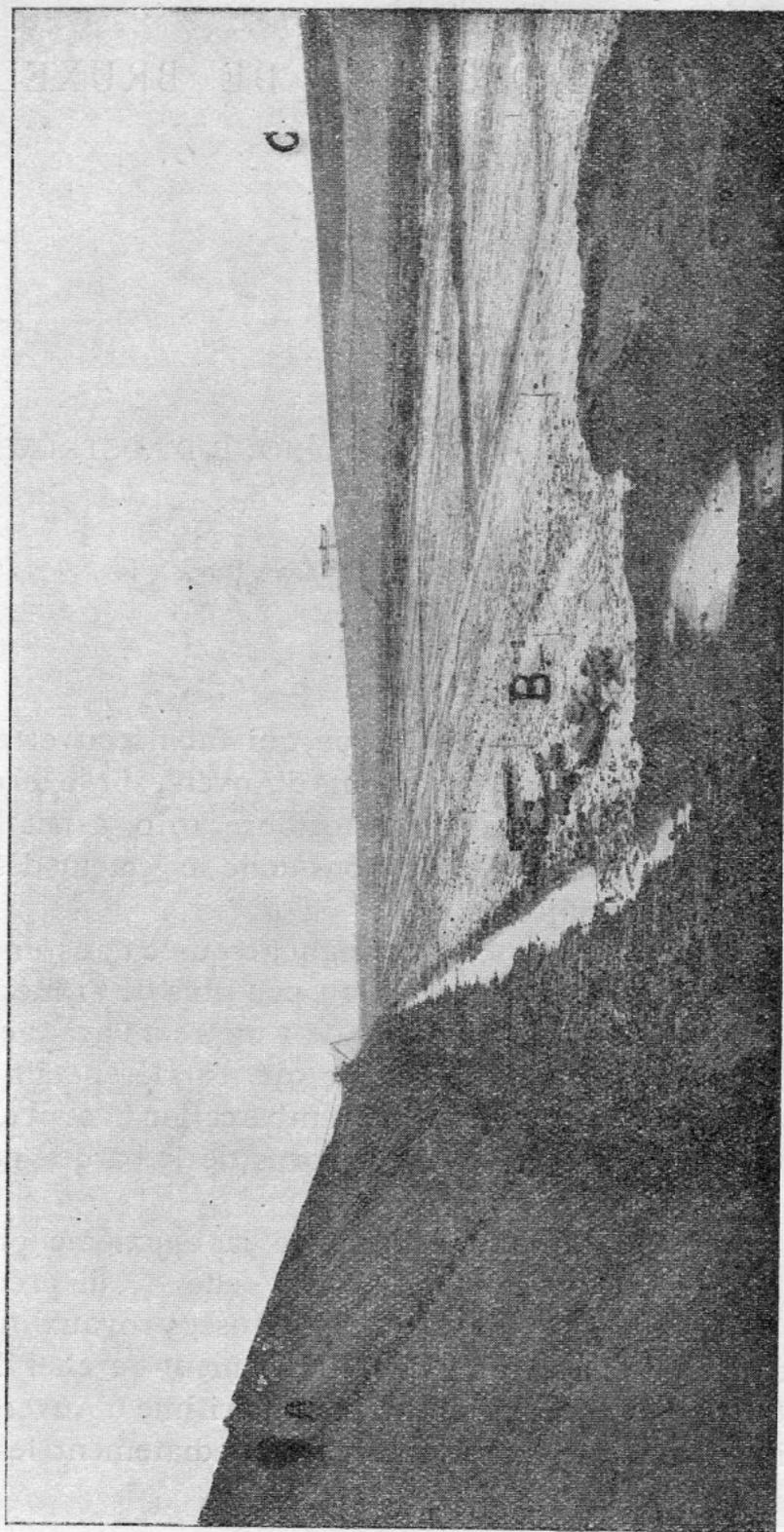


FIG. 1. — **A.** Emplacement de la pirogue. — **B.** Fragments de la pirogue déposés au fond de la darse. **C.** Coupe transversale du lit de la rivière où furent trouvées les deux pirogues protohistoriques.

ments de cette pirogue, sans pouvoir attendre l'arrivée du personnel du service des fouilles, afin de ne pas interrompre le fonctionnement d'un excavateur qui était en activité au point où ils furent découverts, M. Missoten, conducteur principal des Ponts et Chaussées, a bien voulu se charger de ce travail.

Les constatations faites par nous, M. Missoten eut l'obligeance de faire déposer les fragments de la pirogue, dans leur ordre respectif, au fond de la darse, à proximité de l'endroit où elle fut découverte (fig. 1).

De même que la première, la deuxième pirogue était creusée dans un tronc de chêne d'une seule pièce, mais, chez celle-ci, le diamètre de l'arbre était plus considérable : 1<sup>m</sup>40 à l'avant et 2 mètres environ à l'arrière. Sa longueur était de 10<sup>m</sup>60, tandis que la première pirogue atteignait 11<sup>m</sup>20. L'épaisseur de ses parois était de 0<sup>m</sup>10 en moyenne à l'avant et d'environ 0<sup>m</sup>15 à l'arrière.

Par les soins de M. Missoten, les divers fragments de cette embarcation ont été expédiés aux ateliers des Musées royaux du Cinquantenaire (section de la Belgique ancienne), pour être débarassés de la gangue limoneuse qui les enveloppait et pour être ensuite étudiés aussi complètement que possible.

Ainsi qu'on le remarque sur le plan ci-joint (fig. 2), les broches de bois qui traversent les parois de l'embarcation ne sont pas enlignées en rangées régulières disposées perpendiculairement au grand axe de la pirogue et à une distance de 0<sup>m</sup>80 à 0<sup>m</sup>90, comme nous l'avons constaté si nettement à la première pirogue d'Austruweel.

Il est probable cependant que ces broches étaient destinées — de même que pour la première pirogue — à fixer des pièces de bois qui consolidaient les parois de l'embarcation et qui attachaient des banquettes.

L'avant, de même que l'arrière, était coupé perpendiculairement au grand axe de l'embarcation. Les deux extrémités de la pirogue étaient clôturées — comme à la première pirogue d'Austruweel — au moyen de pièces de bois fixées au corps de la barque par des broches en bois. Ajoutons cependant que les broches en bois étaient ici moins nombreuses et qu'elles étaient parfois remplacées par des clous en fer, dont nous avons retrouvé les traces bien nettes.

Si, dans l'ensemble, il y a une assez grande similitude dans le mode de construction des deux pirogues d'Austruweel, nous trouvons cependant ici un dispositif fort intéressant et tout spécial à

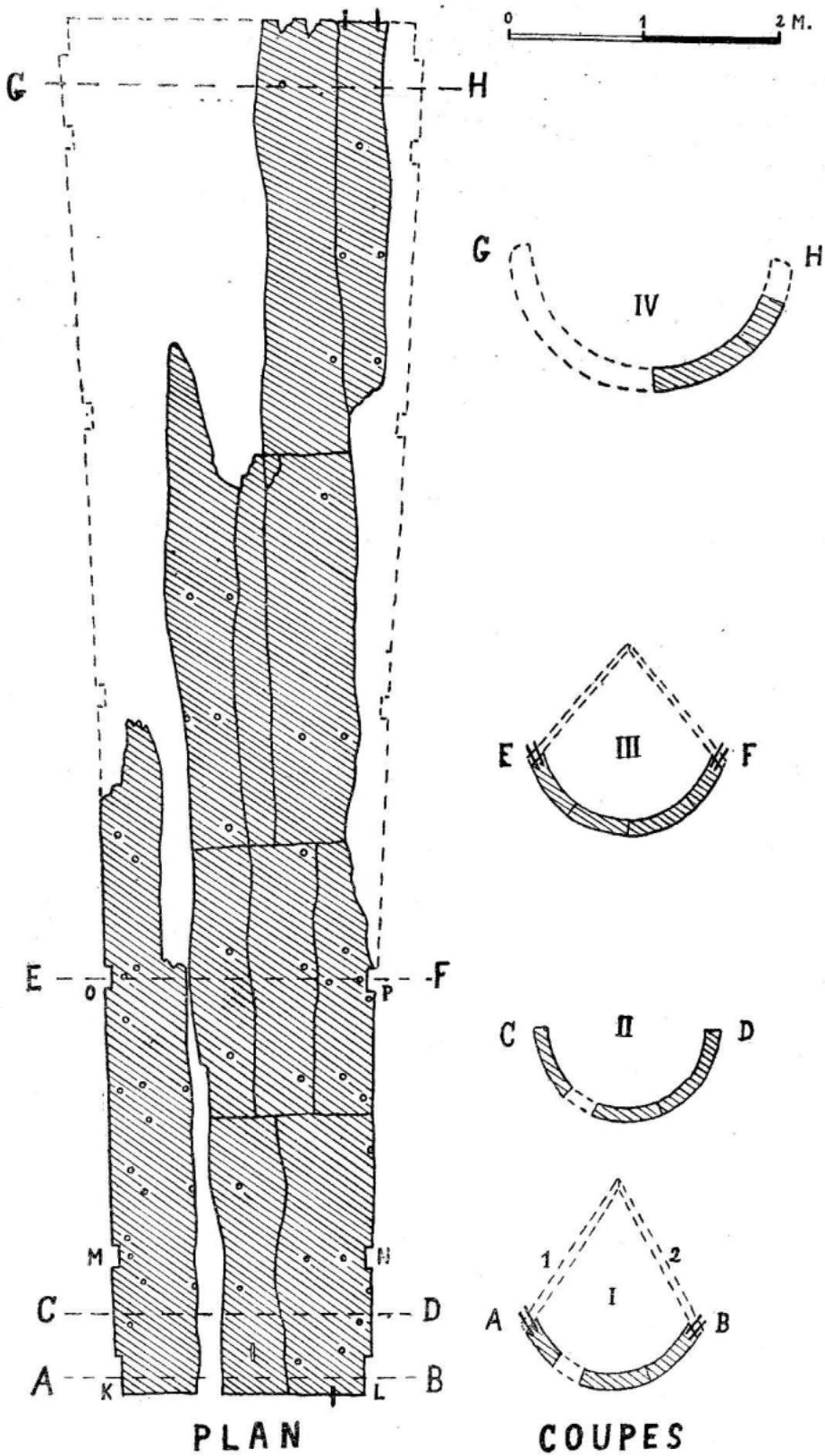


FIG. 2. — Deuxième pirogue protohistorique d'Austruweel.

cette pirogue, dispositif dont nous allons nous occuper maintenant.

L'avant de la pirogue, que nous avons pu reconstituer presque complètement, présente, dans les deux bordages, une série d'entailles bien nettes disposées d'une façon très symétrique, ainsi que le montre la figure 2.

Tout à fait à l'extrémité, deux grandes entailles, K L, plus importantes que les autres, se font vis-à-vis; elles ont une largeur de 0<sup>m</sup>20 et sont coupées en biseau, ainsi que le montre la coupe I de la pirogue, tracée à l'emplacement de ces entailles. Des broches de bois, dont plusieurs étaient encore en place, fixaient une pièce de bois dans chacune de ces entailles.

Ces pièces de bois (1 et 2 de la coupe I) devaient se réunir, très vraisemblablement, à 1<sup>m</sup>40 au-dessous du centre de gravité de la pirogue.

L'inclinaison des entailles ne permet pas de supposer qu'elles servaient à fixer une banquette au corps de l'embarcation, mais plutôt à attacher une charpente pouvant former une sorte de toiture à la barque.

Les entailles M N et O P, qui se font ici aussi très exactement vis-à-vis (fig. 2), sont moins larges que les précédentes et le biseau est un peu moins prononcé, ainsi que le montre la coupe III.

De même que les deux grandes entailles de l'avant, celles-ci devaient être destinées également à recevoir des pièces de bois qui étaient maintenues aux bordages au moyen de broches en bois. Ces pièces de bois devaient aussi se réunir au-dessus du centre de gravité de l'embarcation, ainsi que le représente la coupe III.

Les bordages du centre et de l'arrière de la pirogue nous manquant complètement, nous ne pouvons que présumer que des entailles du même genre s'échelonnaient sur toute la longueur de l'embarcation.

En admettant que ce dispositif était régulier et que les entailles se trouvaient à égale distance, comme nous l'avons constaté à l'avant, il y aurait eu, de chaque côté, cinq petites entailles dans les bordages et deux aux extrémités; par conséquent, quatorze entailles en tout, dans lesquelles étaient fixées les pièces de bois dont nous venons de parler.

Selon beaucoup de probabilité, ainsi que nous le disions plus haut, cette charpente, fixée soit sur une partie, soit sur toute la longueur de l'embarcation, devait soutenir très vraisemblablement une sorte d'abri — en branchage peut-être — pour les occupants

de la pirogue et, sans doute, aussi pour les produits transportés dans l'embarcation.

La coupe géologique du sol où fut découverte cette embarcation présente une grande similitude avec celle des terrains où fut mise au jour, un an auparavant et tout près de là, la première pirogue, dans la même darse et dans le lit de la même rivière.

De haut en bas, le sol était ainsi constitué : 1° d'une couche d'alluvion argileuse jaune de 1<sup>m</sup>30 d'épaisseur ; 2° d'une couche d'alluvion argileuse grise avec de menus débris de particules tourbeuses disséminées dans sa masse ; 3° d'une couche de tourbe renfermant des troncs d'arbres très décomposés et dans laquelle étaient intercalées des lentilles de sable coquillier pliocène. La pirogue reposait au fond de cette couche de tourbe, sur un lit peu épais de sable pliocène très coquillier.

Sous la couche de tourbe se trouvait le sable pliocène en place.

Comme la précédente pirogue, celle-ci, enlisée dans la tourbe, reposait, à une profondeur de 4 mètres sous le sol actuel, sur un lit dur de sable coquillier. Comme la précédente également, elle a dû chavirer à un niveau supérieur à celui où elle a été découverte et est peu à peu descendue au travers de l'alluvion boueuse pour reposer finalement sur le fond sableux solide du Pliocène, qui l'a arrêtée définitivement.

Si l'on tient compte de la nature du gisement où fut découverte cette pirogue et du mode de construction de l'embarcation, on peut dire que, de même que la première pirogue d'Austruweel, celle-ci remonte très vraisemblablement à une époque antéro-maine ou, pour mieux dire, protohistorique.

Cette nouvelle embarcation constitue donc un très intéressant document archéologique, qui aura sa place marquée dans les nouveaux locaux de la section « Belgique ancienne » des Musées royaux du Cinquantenaire.

Nous ne pouvons terminer ces lignes sans remercier — au nom de la direction du Service des fouilles — M. l'ingénieur en chef Zanen et M. le conducteur principal des Ponts et Chaussées Misonen, de ce qu'ils ont bien voulu, dans une large mesure, contribuer à faciliter nos études et nos recherches relatives aux remarquables pirogues protohistoriques d'Austruweel.