

DE ALBERTA: HET KONINKLIJK JACHT VAN LEOPOLD II

Lic. Emile SMISSAERT

“(…) Tegelijkertijd vonden we elkaar in de gedachte, dat bezig zijn met geschiedenis je heel intens de illusie kan geven dat je de vergankelijkheid van alles een hak zet. Dat je concreet de waarheid gaat beleven van Maurice Barrès uitspraak ‘qu’on vit autant avec ses morts qu’avec les vivants’, zij het op een andere manier (...)”

Eric Defoort: Leven van brood en rozen, in *De Standaard der Letteren*, 16 januari 1997.

1. Inleiding

“Op een winderige decemberavond van 1997 namen Queen Elisabeth en haar gemaal Prins Philip afscheid van de *Britannia*, hun koninklijk jacht, in de Naval Dock Yards van Plymouth, de thuishaven van de Britse marine. Het was het einde van een maritieme saga, er bleef nog alleen de herinnering aan onvergetelijke reizen” (1).

Een maritieme traditie daterend van vóór 1914, toen de Europese vorstenhuizen en de “adellijke internationale”, de elite van die tijd, zich gaarne lieten gelden door het erop nahouden van een luxejacht en, zo mogelijk, het deelnemen aan het mondain gedoe op zee. In een vast reisschema: laat in de winter en in het voorjaar naar de Rivièra, in de zomer eerst naar de Oostzee (de *Kieler Woche*, ingericht door keizer Wilhelm II), om dan begin augustus deel te nemen aan de nog meer vermaarde *Cowes Week*, waar op het eiland Wight het Royal Yacht Squadron instond voor de Zeilweek met Cowes als hét officiële centrum van de mondaine watersport. Bijna elk Europees staatshoofd had wel een jacht. Zelfs het Vaticaan liet voor paus Leo XIII (1878-1903) een jacht bouwen: de *Immacolata Concezione*. Deze levenswijze van de toenmalige “groten der aarde” voor ogen houdend, verbaast het niet dat de koning der Belgen hun voorbeeld wilde volgen. Leopold II huurde, en dan nog voor persoonlijk gebruik en met geld uit eigen zak, twee grote stoomjachten: eerst (en korte tijd, voor de duur van één jaar: 1897-1898) de *Clémentina*, reeds het jaar daarop vervangen door het S.Y. (Steam Yacht) *Alberta*, van juli 1898 tot begin augustus 1910, toen het schip een half jaar na zijn overlijden (december 1909) definitief de haven van Oostende verliet. Koning Leopold II dacht, en hij meende het, dat zijn cruises zouden bijdragen tot het prestige van ons land (2). De huur, het onderhoud, het in de vaart houden

betekenden een zware kost. Hoevéél is niet geweten. Maar de Belgische vorst kon het aan. Sedert 1897-1898 bezorgde het zgn. *Domaine de la Couronne* hem zeer aanzienlijke geldmiddelen uit de Congo, zijn kolonie, en ook heel wat aandelen in het Suez-kanaal waren een kip die gouden eieren legde. Niettemin kon de koning niet nalaten zijn beklag te uiten tegen zijn helper en adjudant, Gustave (de latere "colonel") Stinglhamber:

"(...) La Royauté Belge est le parent pauvre de l'Europe. En Allemagne c'est l'Etat qui solde les frais du Hohenzollern, du *Meteor*. Ici, c'est Moi qui paie mon charbon et cependant, quand je navigue sur mon yacht, c'est encore la Belgique qui en profite" (3).

Om elders even gemeend te constateren "(qu') il n'existe pas de moyen de locomotion plus Royal qu'un beau yacht" (4).

2. Eerdere koninklijke jachten van Leopold II

Leopold II is steeds een liefhebber van de zee geweest. Van jongsaf aan. Zijn eerdere jachten dienen een vermelding te krijgen (5). De *Royal*, een zeer klein scheepje dat als thuishaven Oostende had, was 's konings eerste jacht, maar wanneer hij in haar bezit kwam, is niet geweten. Wel vinden we bij V. Duflou (6) wat meer gegevens. Het was een stoombootje met enkele schroef, gebouwd in acajouhout, voorzien van (twee) kajuiten met ramen en blauwe zijden gordijnen. Lengte: 9 meter en een breedte van 1,80 meter. In een voetnoot staat uitdrukkelijk vermeld: de *Royal* was bestemd als pleziervaartuig voor koning Leopold II, vandaar de luxueuze afwerking. Tijdens een proefvaart haalde de stoomschuit een snelheid van 14 knopen per uur. In juni 1879, bij het begin van zijn ijveren voor een kolonie, gaf de koning dit jacht mee aan de Engelse Afrikareiziger Stanley om, via de Congostroom en ditmaal in opdracht van de vorst, het binnenland te gaan exploreren. In 1886 beëindigde dit scheepje zijn dagen in de toenmalige "Onafhankelijke Staat van Congo", met Leopold II als soeverein. Waar en wanneer de *Royal* gebouwd werd, is niet bekend. Een tweede jacht, de *Heron*, is "kort daarop" (zo is ons overgeleverd, zonder precisering) door de koning der Belgen verworven, maar het is wel nooit door hem persoonlijk gebruikt; waarom is evenmin geweten. Officieel werd baron Lambert geacht en gehouden voor eigenaar, maar in werkelijkheid had Leopold II dit jacht met eigen centen betaald, op het ogenblik dat de Société d'études africaines opgericht was, om dienst te doen in Congo, tussen Banana en Boma. Deze dienst nu bleek zeer van nut te zijn voor de Belgische pioniers die naar Afrika-Congo trokken. Ik weet het: het is en blijft vaag gehouden, maar had de Burbure de Wesembeek er geen gewag van gemaakt, we zouden er helemaal niets over weten (6)! Beter bekend is het

bestaan van een “koningssloep” die nog bestond bij het overlijden (1909) van onze tweede vorst en die de eer toekwam om de koene ontdekkingsreizigers van het poolschip *Belgica* bij hun terugkeer te Antwerpen te transporteren (7). Ik citeer:

“(…) Hij werd ten behoeve van koning Leopold I te Antwerpen te water gelaten. Deze sloep was 12 meter lang en geheel wit geschilderd. Het boeisel en de spiegel waren versierd met verguld houtsnijwerk op rode grond. Op het voorschip bevond zich een verguld beeld van “De Faam” en op het achterschip een gouden kroon. Over het achterdek was een tent gespannen. Wat er met de sloep gebeurd is, weet ik (J.B.D.) niet. Alleen het houtsnijwerk van het boeisel en de spiegel bestaat nog en kreeg een plaats in het ‘Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis’ te Brussel (...)”.

Of zijn opvolger, Leopold II, gebruik heeft gemaakt van de “koningssloep” is mij niet bekend, maar gelet op de zin voor decorum en staatsie van deze vorst, kan deze grote paradesloep hem niet onverschillig gelaten hebben, maar, zoals gezegd, het blijft een veronderstelling bij gebrek aan concrete feiten.

3. Onze tweede vorst, een reiziger

Zonder het bestaan en het bewaard blijven van Hilda Oddie’s kroniek (8), gedetailleerd maar leesbaar en vol wetenswaardigheden, ware het niet mogelijk, ik meen dit te moeten benadrukken, om door te dringen in de “wereld” van de twee grote koninklijke jachten van Leopold II. Eerst, in 1897, het stoomjacht *Clémentina* (625 ton) en reeds het jaar daarop, in 1898, het schier dubbel zo grote stoomjacht *Alberta* (1.322 tonnenmaat). Allebei gebouwd door anderen in Schotland, allebei gehuurd - dus niet gekocht! - door en voor koning Leopold II zelf, allebei varende - en dit is zo gebleven - onder Engelse vlag: de White Ensign, een privilege van het prestigieuze *Royal Yacht Squadron*, allebei met een Brits officierenkorps en uitgebreide bemanning. De *Clémentina* was een drie-master en had dertig manschappen aan boord. De *Alberta* was van het type Twin Screw Schooner en de voorziene mankracht kon oplopen tot zestig koppen! Koning Leopold II stond met eigen geldmiddelen in voor de huur, het onderhoud en het in de vaart houden van deze twee, elkaar opvolgende luxueuze eenheden. Een zware kost om dragen. Hoeveel is mij niet bekend en, neem ik aan, geheimgehouden of althans niet meer te achterhalen. En vermoedelijk met opzet. Leopold II was op het einde van de negentiende eeuw een onvoorstelbaar kapitaalkrachtig man, die er bewust en goed doordacht een kostelijke *train de vie* op nahield en in het gebruik van deze jachten één van zijn statussymbolen zag. Een dermate grote luxe en levenswijze kon niet, tenzij ten nadele van het ondergane

leed van vele inlanders van zijn “Congostaat” die uitgebuit werden en toch ook mensen van vlees en bloed waren. Verscheidene in de laatste jaren verschenen studies laten hieromtrent geen twijfel bestaan (9). Maar nergens komt aan bod dat dankzij deze kolossale winsten ook het onderhouden van een zeer groot en kostelijk jacht door en voor Leopold II mogelijk is geweest, tenzij bij A. Hochschild. Deze koning placht te zeggen dat een groot karakter niet noodzakelijk samengaat met een goed karakter (10). Toepasselijk voor anderen, maar ook voor hemzelf, en... reikte zijn zelfkennis wel zo ver? Of was het eerder ter zelfverdediging? Een paar citaten uit drie aan koning Leopold II's leven en werk gewijde, goed uitgebalanceerde studies tekenen treffend het wezen van deze monarch:

- G.H. Dumont: “(...) Mais avec l'âge, les qualités exceptionnelles du roi des Belges s'affirmèrent avec force. Ce n'étaient guère des qualités de cœur mais essentiellement des qualités d'intelligence, d'imagination et d'énergie. Son sens de la grandeur a frappé tous les historiens (...)” (11)

- Barbara Emerson: “(...) Léopold II fut un patriote au-dessus de tout soupçon et un homme de premier plan. Mais, quelles que fussent ses bonnes intentions, jamais il ne comprit que la fin ne justifie pas toujours les moyens.” (12)

- Daniël Vangroenweghe: “(...) De geschiedschrijving over het “Kroondomein” (later de “Kroonstichting” genoemd) wordt bemoeilijkt door de vernietiging van veel documenten; de boekhouding bijvoorbeeld is verdwenen. Leopold II liet bij de annexatie van de Congo (1908) door België de archieven verbranden. Daar komt nog bij, dat maar zeer weinig personen van de gang van zaken op de hoogte waren. Herhaaldelijk stuit men trouwens op geheime decreten, op teksten met fictieve datering en op wettelijke beschikkingen die achteraf werden gewijzigd. Zo wordt die periode uit onze koloniale geschiedenis een enorme puzzel, waar vele stukjes aan ontbreken. De hiaten dienen dan opgevuld te worden met materiaal afkomstig uit andere dan de specifieke bronnen (...)” (13)

Koning Leopold II is een veelvuldig, groot reiziger geweest en hij deed het graag. En toch, merkwaardig om te constateren: deze vorst heeft nooit een voet op de bodem van de Congo-Vrijstaat (zijn eigendom ten persoonlijke titel!) gezet. En nochtans had hij in het jacht *Alberta* een eigen vervoermiddel dat koninklijke klasse en prestige bezat en dat hem naar alle windstreken, soms verre, gebracht heeft. Misschien ligt zijn eigen verklaring hiervoor dicht bij de waarheid; ik ben geneigd het te geloven: “Kan ik verschijnen voor de zwarten, zij die enkel oog en bewondering hebben voor macht en kracht en allure, ik die gehandicapt ben en mij mankend en hinkend voortbeweeg?” En wat te denken bij de volgende overweging: “Toute sa vie, Léopold II poursuivit ce qu'il considérait comme les intérêts supérieurs de la Belgique et sa colonie ne fut qu'un moyen au service de

cette fin. A cet égard, il est significatif de noter que lui, qui fut un grand voyageur, ne trouva jamais l'occasion de visiter le Congo." (14)

4. Het stoomjacht *Clémentina*

Deze van goede tuigage voorziene driemaster werd in 1887 gebouwd op de Schotse werf van "Ramage and Ferguson" uit Leith, voor rekening van de prins van Serignano. Het schip kreeg eerst de naam S.Y. (Steam Yacht) *Rondine* toebedeeld, om vervolgens S.Y. *Sultana* te heten.

Op het einde van de negentiende eeuw kozen een aantal illustere prominenten de Azurenkust als pleisterplaats op hun stoom- of zeiljacht. Denken we aan ex-keizerin Eugénie, de prins van Wales (de latere koning Edward VII van Engeland), groothertog Peter van Rusland, en anderen. Er kwamen aan de Riviéra ook drie magnaten: Sir Thomas Lipton (van de thee), Singer (van de naaimachines) en de schatrijke commendatore Florio (van de marsala): hij was, gedurende verschillende winters, de zeer in het middelpunt van de belangstelling staande gast van het hotel Métropole te Beaulieu (aan de Côte d'Azur). Diens jacht, de *Sultana*, lag in het jaar 1897 voor anker op enkele kabellengten van Passable: het was een opmerkelijk schip en Leopold II, die op dat moment juist in de buurt was, werd bekoord door haar schoonheid en verwierf haar (15). Gehuurd in de maand april 1897, werd dit stoomjacht van *Sultana* omgedoopt tot het S.Y. *Clémentina*, de naam van de derde en jongste dochter van de koning. Zijn thuishaven werd de haven van Oostende, met als ligplaats het tweede handelsdok in het centrum van de stad. "Ce yacht attira une foule de curieux", volgens A. Pottier (16).

Nader beschouwd: het was een jacht in staal met drie masten, voortbewogen d.m.v. kolen en stoom, met één schroef. Het had als maten: lengte: 193 voet; breedte: 26,6 voet; 625 als tonnenmaat. Het jacht stelde 30 bemanningsleden te werk en had als bevelvoerder kapitein Collins. In de herinnering van A. Pottier: "L'intérieur était simple mais confortable, et la silhouette du navire toute gracieuse". Een fotografische afbeelding van het schip is te vinden in het recent verschenen boek van C.E. Schelfhout over het geslacht de Gerlache (17).

Koning Leopold II heeft - gewild of niet - slechts iets meer dan één jaar gebruik gemaakt van de *Clémentina*. We telden vijf cruises, waar we nader op ingaan, mede om in de sfeer en in de leefwereld terecht te komen waar koning Leopold II zo gaarne en zo uitgebreid in vertoefde: dicht bij zijn collega's en verwanten van andere vorstenhuizen en machthebbers, ver van de problemen gevende Belgen, die de immer uithuizigheid van hun vorst node verdroegen en hem zijn levenswijze, in schier alle opzichten, kwalijk namen. Maar het raakte 's konings koude kleren niet. Een allereerste vaart, op 24 mei 1897, naar of in het zgn. Queensdock van Glasgow, onder het commando van dhr. Verbrugghe, directeur van het Zeewezen te Oostende. Koning Leopold II komt aan boord van zijn nieuwe jacht, de

Clémentina - twee dagen later, op 26 mei - in gezelschap van zijn onmiddellijke entourage en vertrouwelingen: baron C. Goffinet (de intendant) en graaf John d'Oultremont (de grootmaarschalk van het Hof). De reisweg voert langs Oban, de kust van Schotland, Bangor, Llandudno. Aldaar, in het zuiden van het Land van Wales en in het zicht van de genoemde badstad Llandudno, weigerden de stokers en smeedders nog verder werk te doen. Kapitein Collins betaalde hun gage uit en ze verlieten het vaartuig. Vier leden van de bemanning - die Brits was, hoofdzakelijk of in haar geheel - boden hun diensten aan, wat grif aanvaard werd en bij de terugkeer rijkelijk beloond werd. Het koninklijk stoomjacht richtte de steven naar Oostende, met nog een halte te Southampton. Eens ter bestemming aan onze kust en binnengevaren in de haven van Oostende, keerden de koning en zijn genodigden per trein terug naar de hoofdstad.

Leopolds tweede excursie, vanaf 23 juni 1897, leidde de Belgische vorst naar het Duitse keizerrijk, naar de luisterrijke Kieler Woche van Wilhelm II. De *Clémentina* stoomde vanuit Oostende, haar thuishaven, naar het eiland Helgoland, via Hamburg. Ze vaarde het kanaal van Kaiser Wilhelm I binnen op 26 juni 1897 en eens aangekomen te Kiel, kreeg Leopold II, koning der Belgen, een onthaal met alle eerbewijzen overeenkomstig zijn hoge rang. Nog dezelfde dag volgde 's konings jacht de regatta en Leopold vergezelde Wilhelm II's zeiljacht, de *Meteor*, gedurende de race. Meer nog, op uitnodiging van zijn keizerlijke neef, deed Leopold II op 28 juni een zeilexcursie aan boord van de *Meteor* zelf. De twee volgende dagen werden besteed aan het volgen van twee andere regatta's. Op 1 juli richtte het jacht de steven op Pottenburg, alwaar het in een zware storm terecht kwam... Vervolgens werd gevaren naar Noorwegen, Zweden en de Deense hoofdstad Kopenhagen, om rond 18 juli 1897 terug in België aan te meren, te Antwerpen, alwaar het gezelschap van boord ging. De *Clémentina* werd door dhr. Verbrugghe naar Oostende overgebracht op 1 augustus 1897. Om af te varen, voor haar derde reis, naar de regatta's van Cowes (eiland Wight), die een week lang de Solent doorkliefden. Koning Leopold was in gezelschap van prins Albert, de Belgische troonopvolger, alsook van de graven d'Assche en de Grunne, en een bezoek aan koningin Victoria in haar kasteel te Osborne was voorzien. De koning der Belgen werd verkozen, op 4 augustus 1897 t.g.v. een bijzondere bijeenkomst, bij acclamatie tot lid van het Britse *Royal Yacht Squadron*. Op voorstel van zijn Commodore Edward, prins van Wales, bijgestaan door de Vice Commodore, de markies van Ormond. Leopold II, koning der Belgen, bleef lid van deze internationaal befaamde jachtclub tot 1909, het jaar van zijn overlijden. Geen concrete souvenirs (foto's, activiteiten aldaar) kunnen nu nog herinneren aan een vorst die zeer gevoelig was voor de glitter en glamour die de *beau monde* hem te bieden had... (18).

Een vierde, ditmaal zuidelijk gelegen bestemming, met Marokko als prioriteit, was vanaf 11 september aan boord van de *Clémentina* het ordewoord. De koning

nam als adjudant enkel baron Raoul Snoy mee, aan wie hij de voorkeur gaf. Achtereenvolgens werden de havens aangedaan van Funchal op Madeira, Tenerife, Las Palmas en Mogador, nu de stad Essaouira genoemd. Leopold II vergeleek de kust van Mogador met deze van Oostende en verklaarde “dat men een zeer mooi hotel zou kunnen bouwen op het schiereiland dat toegang biedt tot de Moorse stad”. Eens terug van de wal, werd koers gezet naar Tanger: op zijn rede was er zo’n dichte mist op zee, dat men met het dieplood in de hand diende vooruit te varen. Op 1 oktober 1897 werden o.m. Gibraltar, Cadiz en Malaga terloops bezocht, om de reis te beëindigen te Port Vendres, alwaar de koning de expresstrein naar Brussel nam.

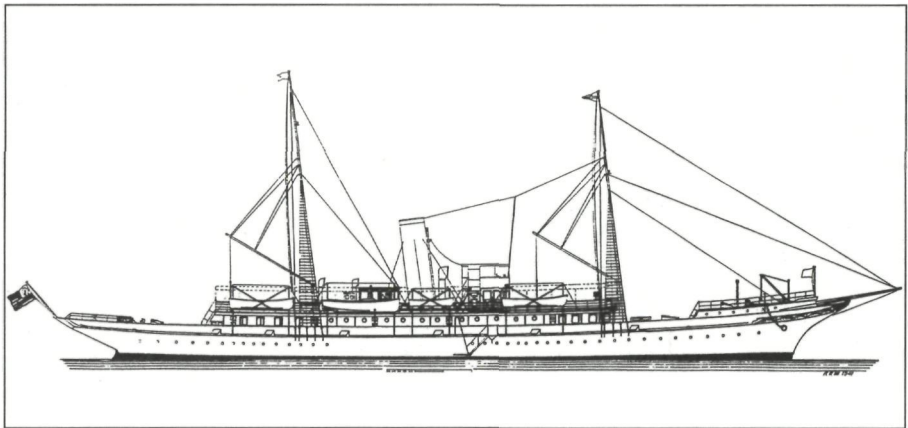
De *Clémentina* van haar kant voer door naar Genua, waar de koning en zijn begeleider Snoy, terug uit Brussel, op 1 november weer voet aan boord zetten. De *Clémentina* verliet Genua op weg naar Villefranche, niet ver van Nice, waar Leopold II uitgestrekte onroerende goederen bezat en waar onophoudelijk aan en in gewerkt werd ter verfraaiing. André Cane vermeldt dat de bemanning van de *Clémentina* op 10 april 1897 door de koning uitgenodigd werd op een groot diner in de Réserve van Beaulieu. En hoe geschikt de Côte d’Azur was om de samenkomen van de grote vorstenhuizen die het toen voor het zeggen hadden in Europa, te vergemakkelijken en te begunstigen (20). Het verblijf te Villefranche was ook ditmaal van lange duur.

Nog een vijfde en laatste maal kreeg het jacht *Clémentina* Leopold II aan boord. Vanaf 23 april 1898 werd opgestoomd naar Napels, Palermo, Tripoli en Gab, daarna naar Sfax en Tunis (aankomst: 3 mei 1898), Algerije en Oran. Hierna verliet de Belgische vorst voorgoed de *Clémentina* en stapte samen met zijn genodigden op de internationale trein, terug naar Brussel. Het schip zelf werd van de hand gedaan, het waarom is niet bekend. Kapitein Collins leidde het S.Y. *Clémentina* terug, via Carthagena en Lissabon, eerst naar Dover en daarna naar Southampton, alwaar - volgens H. Oddie (21) - het jacht teruggegeven werd aan zijn eigenaars. Het merendeel van de bemanning zou op het S.Y. *Alberta* een nieuw dek onder de voeten vinden.

5. Het stoomjacht *Alberta*

De Oostendenaars van die tijd, zo vertelde grootmoeder, en ik herinner het me, omschreven haar als “de boot van Keunienk Leiepol”. Het volk zag klaar uit zijn ogen. Het was een mooi, fraai schip, één van de mooiste jachten van zijn tijd. Indrukwekkend van afmetingen en met allure. Typerend is de zinsnede: “Le yacht semblait énorme”, en dat schreef Stinglhamber (22), hij die het schip door en door gekend heeft. Voor een buitenstaander leek het vaartuig bijna de afmetingen te hebben van het nu nog in brede kring beter bekend ex-schoonschip *Mercator*. Op het eerste gezicht, welteverstaan, want er zijn in werkelijkheid grote verschillen.

Het stoomjacht *Alberta* werd gebouwd en te water gelaten te Troon, in Schotland, op de werf van de "Ailsa Shipbuilding Company", op 13 juni 1896. Naar de plannen van G.L. Watson, marine-ingenieur, en voor rekening van de Amerikaanse kolonel Anthony J. Drexel uit Philadelphia (USA). Type schip: een Twin Screw Schooner, volledig in staal. Stinglhamber noteerde in een voetnoot (23) dat een model, opgemaakt door de bouwer van het schip, zich te Londen bevindt in het "Maritime Museum" te Greenwich. De machines werden geleverd door "D. Rowan and Son" uit Glasgow. Er is pas in 1924 overgeschakeld van kolen op stookolie.



Enkele cijfers:

- tonnenmaat: 1.322 ton
- lengte over alles: 81,70 m
- lengte tussen de loodlijnen: 72,80 m
- breedte: 10,15 m
- holte: 5,50 m
- diepgang: 5,00 m (volgens een andere bron: 4,50 m)

Een vergelijking met de *Mercator*:

- bruto tonnenmaat: 770 ton
- lengte: 57,90 m
- breedte: 10,61 m
- diepgang: 4,20 m

Gebouwd en opgeleverd onder de naam *Margarita*, voerde ze eerst de Amerikaanse vlag. Koning Leopold huurde het schip bij de Londense firma "Little and Johnson", die er het beheer over behield. Archivalia hierover zijn bij mijn weten niet voorhanden (24). Ten tijde van Leopold II is de *Alberta* steeds blijven varen onder Engelse vlag, dit tot groot ongenoegen van het Belgisch Zeewezen, dat zich, en niet ten onrechte, wetens en willens "gepasseerd" voelde... Het stoomjacht had twee machines en twee schroeven en kon een snelheid van gemiddeld 14 knopen aan (25).

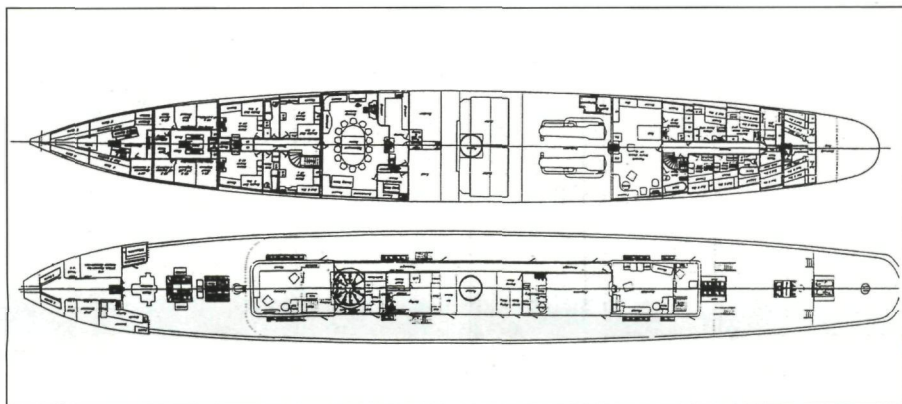
Weer een tegenstrijdigheid: A. Pottier (26) van zijn kant schrijft dat "(...) de snelheid gewoonlijk 16 knopen bedroeg, maar 17,5 knopen waren mogelijk, wat dan een kolenverbruik van 65 ton per etmaal van 24 uren noodzakelijk maakte" en "de kolenbunkers hadden een capaciteit van 230 ton". Kolonel Stinghamber: "(...) De *Alberta* voer op beperkte snelheid, want de Koning verdroeg geen enkele vibratie van de schroef; zodra ze zich voordeed, beval de Koning om de machines te vertragen (...)". Vanwaar die benaming *Alberta*? En geen andere eigennaam? Naar prins Albert, de troonopvolger? Er was nochtans niet zoveel sympathie van beide kanten. Of naar Engels voorbeeld? Er bestond reeds een gelijknamig Engels koninklijk jacht uit 1863. Weinig waarschijnlijk. In elk geval, ik vond geen aannemelijke verklaring.

Het jacht werd geleid door Engelse officieren en de bemanning zelf was, op uitzonderingen na, volledig Engels. De *Alberta* voerde de kentekens van het zeer voorname Britse Royal Yacht Squadron en liet de White Ensign wapperen. Het toeval wil dat voor de reizen eindigend in 1899-1904, 1908, 1927 en 1933 de bemanningscontracten bewaard zijn gebleven! (27). Bij het inkijken en het vergelijken van de opeenvolgende jaren 1899-1904 komen we tot de volgende constataties:

- aantal bemanningsleden: in het begin gemiddeld 58 koppen; in 1904 (is het tijdelijk, of niet?) teruggevallen op 46;
- kapiteins: eerst Robert F. Collins (°1843). Volgens H. Oddie was hij reeds in april 1897 aangewezen als bevelvoerder van de *Clémentina*. De koning was dermate tevreden over zijn vakmanschap en zijn voorzichtigheid dat hij Collins ook het commando toevertrouwde over de *Alberta*. Hij bleef Master tot 15 januari 1901, toen hij, om een niet bekende reden, afmonsterde te Oostende in tegenwoordigheid aldaar van de Engelse vice-consul, William Herve. Hij werd opgevolgd door de veel jongere William Richard Facer, geboren te St. Albans in 1868 en wonend te Dover, 1 Westover Terrace; deze bleef in 's konings dienst tot diens overlijden (28);
- twee dekofficiëren: De eerste officier, Robert McEwen, geboren te Girvan in 1838, bleef al die tijd trouw in dienst. De tweede officieren waren veel jonger (nog geen dertig jaar) en wisselden schier om het jaar van titularis;
- Er was ook bij de bemanning zelf vrij veel verloop, om diverse redenen, en

desertie was de hoofdrede. Vermelden we enkel drie gevallen. Eenmaal, op 25 oktober 1900, verdrong te Oostende een stoker, Alexander Cameron (°1868), 32 jaar oud. Een ander bemanningslid, de nog zeer jonge eerste steward, Jules Billemont (°1879), werd ziek en overleed in het hospitaal van Oostende, amper 22 jaar oud... Nog een andere, in 1899 pas 24 jaar, kreeg ontslag te Plymouth, om reden van een geslachtsziekte.

In naam van koning Leopold nam kapitein Collins het bevel in handen over de *Alberta* te Southampton, op 16 juli 1898. Tien dagen later werd van daaruit afgevaaren naar Oostende, de uitverkoren thuishaven in België. Alwaar steeds afgemeerd werd middenin de havengeul, ongeveer ter hoogte van het toen zogenoemde "Zeestation", en waar aan de oostzijde de Werkhuizen van het Zeewezen waren. Niet toevallig, maar precies dàr was in de havengeul een diepte van circa 6 meter bij laag water. Deze diepte, de "Pit" (put) genoemd, werd veroorzaakt door de aanwezigheid van de zgn. "Militaire Sluis", trouwens niet alleen een spuisluis, maar ook een scheepvaartsluis, door het lozen van de wateren van de Noord-Edekreek en die van het kanaal Brugge-Gent. In die zgn. "Pit" lagen ook de zwaarbeladen schepen een deel van hun lading te lossen vooraleer ze konden binnenvaren in de oude handelsdokken. Aanmeerpalen, op foto's van de ligplaats van de *Alberta* goed te bemerken, waren ter plaatse in de "Pit" voorzien (29). Een dikke mist hinderde deze eerste tocht, de eerste van nog vele cruises en excursies gedurende 12 jaar, met Leopold II, koning der Belgen, aan boord. In de zomer veelal in noordelijke wateren, in de winter steeds ter beschikking van haar huurder aan de Côte d'Azur, met als aanlegplaats de rede van Villefranche. Pas op 28 juli 1898 liep de *Alberta* voor het eerst de haven van Oostende binnen, voor het oog van de verblufte inwoners en toeristen ("le yacht semblaît énorme"!), en dit nieuws haalde de voorpagina van de kranten. In de loop der jaren berichtte de pers geregeld over de verschillende pleisterplaatsen die de *Alberta* met haar koninklijke gast aandeed in binnen- en buitenland. Maar het is niet wenselijk, heb ik ervaren, hier een opsomming van te geven...



6. Het interieur

Vooraan het schip bevonden zich de verblijven van de bemanning. Onder het dek, het logement der officieren, nog meer naar voren de hutten van de bemanning en de stokers. Bovenaan het dek, helemaal vooraan de boot, was een ziekenboeg voorzien, evenals andere dienstkamers.

Hoe was het gesteld met de machines en de elektriciteitsvoorzieningen? De machines werden gemaakt door de firma Rowan en Zoon: ze omvatten twee machines "de quadruple expansion" die elk een druk konden ontwikkelen van 200 a. per vierkante duim.

Een zeer volledige elektrische installatie omvatte twee motoren en twee afzonderlijke dynamo's, vervaardigd door Claud Hamilton Lond. Door een bijzondere schikking is het mogelijk het schip en zijn tuigage te verlichten, alsook een sterke en krachtige elektrische schijnwerper van licht te voorzien. Er werd voorzien in de mogelijkheid om koelte te brengen in de cabines door middel van elektrische ventilators, chemische producten en water. Over gans het jacht waren luchtverhitters aangebracht.

De *Alberta* had meerdere bootjes en sloepen met zich mee. Men merkte op het dek een groot aantal bijzonder merkwaardige scheepjes. Onder meer twee stoombootjes: een die 32 voet groot was en die petroleum als aandrijfkracht aanwendde, terwijl de andere, 26 voet groot, door stoom voortbewogen werd. Daarbij kwamen nog twee reddingsboten van 28 voet groot, een gig van 29 voet, een cutter van 28 voet en een gewone boot van 18 voet.

Nemen we nu de binneninrichting en de schikking van het interieur in ogenschouw.

Tussendecks

- Vooraan een grote eetkamer (alsook drie grote salon-cabines), de office en verscheidene badkamers;
- Midscheeps het ketelruim en de machines;
- Achteraan het particuliere salon van de eigenaar (het zgn. salon blanc, over heel de breedte van het jacht), een badkamer en het boudoir;
- Benevens de kamers van de bedienden en stewards, trof men op het dek ook o.m. een wasserij aan.

Hoofddek

- Vooraan een bibliotheek (aan boord de library genaamd), gevolgd door een onthaalsalon, dat uitgevoerd werd naar de tekeningen van de ontwerper van het jacht, G.L. Watson. Voornoemde bibliotheek was een elegant vertrek waar de koning, na het diner, met zijn gasten bijna al zijn avonden doorbracht. Het behangsel was gemaakt van het rijkste karmozijnen zijdebrokaat. De schrijfsel van de koning was van inlegwerk voorzien, verguld en getuigde van zeer verfijnd werk;

- Aan stuurboord, op het dek en langsij de cabines, zorgde een gang voor de verbinding tussen voor- en achterschip. De kamers evenals de salons van de genodigden bestonden alle in dezelfde stijl en in dezelfde trant. Er was ook nog een zgn. *fumoir*: in bleek eikenhout, handig gesculpteerd en verfraaid met rood leder. Men kreeg er toegang tot d.m.v. een trap in spiraalvorm, uitgevend op voornoemde hoofdgang van de hutten op het dek;
- De plaats waar de koning zich, 's morgens en bij voorkeur, ophield, was een boudoir gesitueerd aan de achterzijde van het jacht: daar was het heerlijk ver blijven, vooral wanneer een zonnestraal er zijn vuur op wierp. Leopold II handelde aldaar bijna volledig zijn correspondentie af. Het was een groot en ruim lokaal: in een van de hoeken stond een piano, in een andere het bureau van de vorst. Geheel de garnituur was wit en goud, de wandbekleding vervaardigd in groen en gouden brokaat;
- De slaapkamer van de koning was eveneens in wit en in goud. Alle vertrekken voorzien van Venetiaans spiegelglas, de stoelen bekleed met rijke, witte zijde en opgesmukt met rode en lichtpaarse bloemenslingers. De dekens van het bed en de tussenschotborden in dezelfde uitvoering en de tapijten waren in bleekblauwe uitvoering.

Niettegenstaande de praal van alle installaties, zo concludeerde Hilda Oddie haar gedetailleerde beschrijving, einde 1898 - begin 1899 (30), wekte het geheel de indruk van een zeker comfort, een zeker *laisser aller*, en het zette aan tot dromen over het genoeg dat men ondervinden moet bij het varen in dergelijke condities... Niettemin (hoe bestaat het!) had koning Leopold II op een bepaald moment in een brief gericht aan koningin Victoria het over zijn jacht *Alberta* als zijn “très modeste campement”!! (31).

De hang en drang naar overdreven te noemen luxe speelde mee in de opsmuk van de schepen van de lijn Oostende-Dover. Ook daarover wilde Leopold II zijn zeg hebben! Erik Hofman: “(...) He had a particularly keen interest in shipping lines, and the interior decoration of the Ostend-Dover ships received his personal supervision. Congo wood and ivory were much in evidence in the saloons and restaurants of these ships in the 1890's (...)” (32). Vanwaar ook hier deze koninklijke interesse? Welke motieven bewogen de vorst om hier weer zijn macht en grote invloed te laten gelden? We hebben er het raden naar. Tenzij het feit dat de schepen van de lijn Oostende-Dover opvallend en telkens weer, op een paar uitzonderingen na, de namen van leden van de koninklijke familie droegen (33)?



7. Leopold II en "zijn" *Alberta*

Onmiskenbaar, koning Leopold II had zijn hart verpand aan 'zijn' *Alberta* en geen kosten, geen moeite werden ontzien om het de Belgische vorst naar de zin te maken.

- "(...) De auto van de Koning is te Oostende. En op last van Zijne Majesteit werden (op dinsdag 6 augustus 1901) pogingen aangewend, met succes trouwens, om deze wagen op en af te brengen van de *Alberta*." (34)

- Leopold II is zinnens geweest om zijn jacht te Brussel te laten overwinteren! Maar, zo vernemen we uit de pers (35) in april 1903: "(...) De vorst heeft ervan afgezien om een dok uit te rusten als (winter)berging voor de *Alberta* ter hoogte van de oude 'guinguette de l'Amour'. Het jacht zal zijn thuishaven behouden te Oostende (...)"

De kolommen van *La Gazette* worden ter staving aangehaald: "(...) Het lijkt maar normaal dat de Koning afziet van de schuilplaats van de 'Amour', gelet op zijn gekende nood aan grote snelheden. (...) Het volstaat tegenwoordig om telegrafisch en enkele uren op voorhand het bevel daartoe te geven, opdat, door middel van een speciale trein die altijd klaar staat en twee uren als sneltrein rijdt, aan de koninklijke wens van ruimte en zeelucht voldaan wordt (...)" (36)

Leopold II heeft werkelijk genoten van vele cruises, her en der, grote en kleine. Het liefst zette hij, in navolging van zijn keizerlijke neef Wilhelm II van Duitsland, koers naar het hoge noorden (soms tot aan de Noordkaap), in en uit de prachtige Noorse fjorden. De Franse Rivièra, tijdens de wintermaanden, was een geliefd en

jaarlijks terugkerend reisdoel. De koning der Belgen kon zich met zijn jacht overal vertonen. Herinner u zijn uitspraak: “Il n’existe pas de moyen de locomotion plus Royal qu’un beau yacht” (37). Wekt het, bij nader inzien, nog verwondering dat de eerste bestemming van de koning der Belgen aan boord van zijn nieuw verworven, indrukwekkend jacht *Alberta* de Solent was waar de prestigieuze Zeilweek van Cowes, begin augustus, en in tegenwoordigheid van al wat naam en faam had in die tijd, gehouden werd? De vorst mocht in zijn schik zijn, hij had zijn doel bereikt: “(...) De *Alberta* viel algemeen in de smaak te Cowes, en Z.M. ontving vele bezoekers, onder wie zijn dochter Stéphanie, toen in vakantie op het eiland Wight”. De koning nam de leden van zijn familie niet mee aan boord. Met zijn vrouw was hij, al geruime tijd en voorgoed, gebrouilleerd. Eigenlijk hield zij niet van de zee. Van zijn drie dochters stond enkel de jongste, prinses Clémentine, nog op goede voet met haar vader. Maar zij had “(...) geen zeebenen. Zij zal er dikwijls moeten van afzien om met haar vader een cruise te maken (...)” (38). Barones de Vaughan, zijn nog zeer jonge geliefde, heeft Leopold II vele malen vergezeld op het jacht *Alberta* (39). We komen er nog op terug.

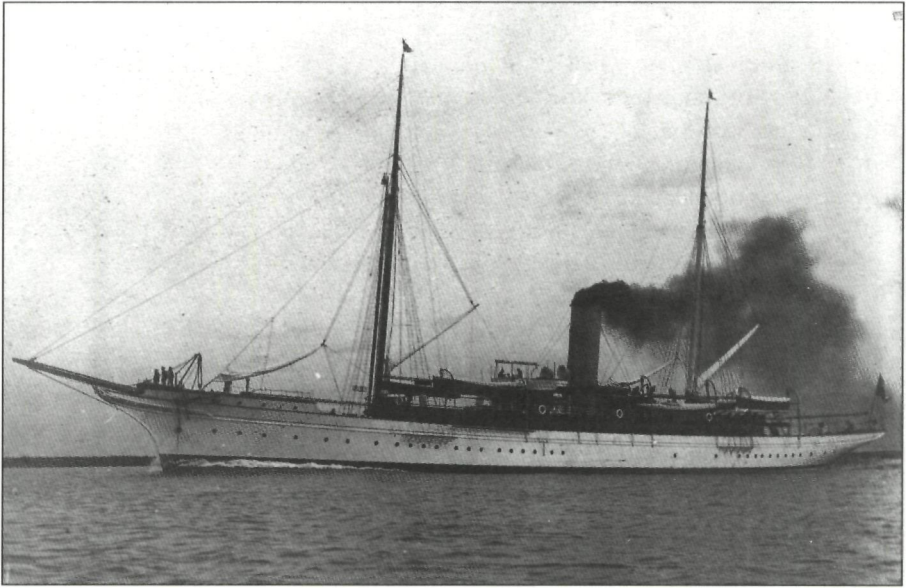
Uit het nog voorhanden bronnenmateriaal blijkt meer dan voldoende dat Leopold II een ware en grote interesse aan de dag legde voor al wat de zee aanging. Het sprak hem aan. “(...) Bij mooi weer liep hij het ruime dek op en neer, in gesprek met de officieren”, noteerde A. Pottier (40), en - is het toeval? - juist hier merkte de getuige op: “Sa mémoire était prodigieuse”. Zeeziekte had geen vat op de koning. Hij vond er “genoegen” in anderen hierover de stuipen op het lijf te jagen (41). Bij slecht weer, aldus Pottier, was marcheren moeilijk, soms onmogelijk, en dan bleef de vorst in zijn cabine, gesitueerd achteraan het dek. Leopold II hield ervan, dikwijls en voor lange minuten, (van bovenuit) halt te houden voor de machines in wier werking hij veel belang stelde. Met wat verbeelding zien we hem bezig... Graaf de Smet de Naeyer, nu nog bewaard in de herinnering van de kustbewoners door aan hem gewijde straatnamen (en wiens standbeeld prijkt te Wenduine), heeft de koning als een trouwe en toegewijde vriend meermalen vergezeld op de *Alberta*. Want Leopold II hield eraan, stond erop om zijn genodigden aan boord van zijn magnifieke jacht gul te ontvangen. Uit een document dat nog bewaard is in het Koninklijk Archief te Brussel, weten we dat er maximum veertien mensen aan tafel konden zitten. Nogmaals Pottier: “(...) De salons en de eetkamer blonken van het licht en de pracht van het verguld servies en het kristal van Val Saint-Lambert. Driemaal per jaar werden de officieren van het dek en de machines uitgenodigd aan de koninklijke tafel, dikwijls samen met voornamen gasten en toch op heel eenvoudige wijze (sic)”. Wat te denken over de volgende paar zinnen betreffende ’s konings levenswijze? Ik citeer: “(...) De Koning was sober en besteedde weinig tijd aan zijn maaltijden. (Want) des te milder was hij voor zijn genodigden, des te spaarzamer was hij wat zijn eigen persoon betreft. Men verborg hem de kostprijs van een heleboel kleine zaken, waar hij anders zou aan verzaakt hebben indien hij de prijs had geweten”... Pottier haalde, op het

einde van zijn herinneringsbijdrage over Leopold II en zijn S.Y. *Alberta*, het volgende hachelijke voorval aan (42) dat de koning overkwam: "(...) Op een dag dat Z.M. terugkwam uit Noorwegen en verwacht werd te Oostende om in het Koninklijk Châlet een bijeenkomst van de ministers bij te wonen. Het gebeurde in 1900, op het einde van de maand augustus, het weer was vreselijk en ellendig, en er kwam geen enkel nieuws van de *Alberta*, die toen nog geen radio aan boord had. Het uitzien naar, het wachten op het koninklijk vaartuig werd zelfs angstwekkend en radeloze geruchten begonnen reeds de kop op te steken, toen eindelijk het jacht aan de horizon zichtbaar werd. Het schip had gedurende twee dagen het hoofd geboden aan een uitzonderlijke storm die hem ophield midden in de Noordzee". Ja, ook hiervan is het spoor terug te vinden in een lokaal blad, *La Saison d'Ostende*, onder de hoofding: "De *Alberta*, in zware storm, terug van Noorwegen: de mensen ongerust: De terugkeer van Z.M. de Koning" (43).

Alom opluchting en vreugde in de stad om het behoud van een "geliefd" vorst, van - vergeet het niet - "de weldoener en beschermheer van Oostende"!, etc. Misschien daarom, wie weet, en om de mensen gerust te stellen en hun blijken van hulde in ontvangst te nemen: de koning keerde te voet over de Dijk naar het Châlet terug. Leopold II was sterk van constitutie en genoot tot op hoge leeftijd van een opmerkelijke levenskracht. Hij wandelde graag en veel, en kon met gemak grote afstanden aan. Niet zolang vóór zijn overlijden, begin augustus 1908, ging hij, fel toegejuicht, te voet door de Kapellestraat, toen en nu nog de hoofdstraat van Oostende, aldus de plaatselijke kranten (44).

Het koninklijk jacht *Alberta*, "à coque verte et blanche", was niet alleen merkwaardig door haar keurig uiterlijk lijnwerk, maar ook door haar zeer luxueuze binneninrichting - al behield ze, aldus Stinglhamber (45), deze welbepaalde eenvoud die eigen is aan elk Engels jacht. Het bovendeck was gereserveerd voor de koning, alleen of in gezelschap, zonder dat hij in het zicht was. De eetkamer werd verlicht door een glazen kap. Dat er een geheime, omzwaaiende deur was in de library en daar verdoken werd door boekbanden, ja dat was een fabeltje ("c'est du roman"). Wat wél geen verzinsel was, is het onweerlegbaar feit dat de *Alberta* onder Britse vlag uitging en blééf varen. Dat verwekte wrevel, bij sommigen een continue ergernis. De koning der Belgen moest beter weten, ja diende in alles het voorbeeld te geven van vaderlandslievendheid. Of niet? Leopold II gaf er, zeer eenzijdig, zijn eigen uitleg over: het jacht was mààr gehuurd, bij Engelsen. In werkelijkheid had deze vorst oog, goed oog, voor de vele voordelen die het varen onder de vlag van het Royal Yacht *Squadron*, namelijk de White Ensign, met zich meebracht. Onder meer dat hij aldus overal ter zee de voorrang had op andere schepen, wat voor iemand die zo gesteld was op eerbetoon, van groot belang was! Hij wilde groot doen, groots handelen en de gemiddelde Belg kon, wilde hem daarin niet volgen. Stinglhamber zuchtte: "(...) Comme Il avait raison! Combien Il était mal compris! Petites idées, petites gens..." Om dan, even verder,

hem weer aan onze kant te weten: “Le Roi (...) faisait de courtes et fréquentes croisières dans la Mer du Nord, et ce n’était pas sans fierté que l’Ostendais voyait sortir et rentrer cette superbe unité, toute blanche, presque aussi importante que nos malles”! Van mailboten gesproken: er zijn enkele incidenten voorgevallen tussen de *Alberta* en voornoemde schepen. Onder meer een kwestie van prioriteit bij wederzijdse vlaggenroet. Ook iets waar de koning zeer gevoelig en oplettend voor was. Zijn adjudant Stinglhamber wist er meer over te vertellen, via een vriend die officier was bij de Belgische Marine en wiens verhaal hij later gestenografeerd heeft: “(...) Op die bedoelde dag voerde ik het bevel over de (mailboot) *Le Rapide* en wij waren reeds enkele kwartieren het staketsel voorbij. Op de brug naast mij bevond zich de kwartiermeester van dienst. En in de verte, boven de horizon, daagden de masten van een schip op. De kwartiermeester richtte zijn verrekijker en sprak: ‘Sir, de *Alberta* is daar, langs stuurboord.’ Een



kwartier verliep en het koninklijk jacht was tot op één kilometer genaderd. ‘Dien ik te groeten, Sir?’ vroeg de kwartiermeester. Waarop de officier-vriend en bevelhebber van de mailboot antwoordde: ‘Neen, het is een Engels schip en gij zult zijn groet beantwoorden wanneer hij ons groet.’ En zonder het betonen van saluut kruiste het ene vaartuig het andere. Beide schepen bevonden zich in de Belgische territoriale wateren... De mailboot meerde af te Dover, alwaar de bevelhebber een Staatstelegram van het Zeewezen in handen gestopt werd: acht dagen arrest om de koning op zee gekruist te hebben zonder te groeten! Eens teruggekeerd te Oostende vernam ik - zo deed de officier-vriend zijn verhaal verder aan Stinglhamber - dat zodra hij van boord van de *Alberta* stapte de koning de direc-

teur van het Zeewezen bij zich liet ontbieden. Een vorst, ziedend van woede. En zo kwam reeds de volgende dag, op de dagorde van het Zeewezen, “het bevel” voor “aan elke Belgische officier, om als eerste de *Alberta* de groet te brengen! (...)” (46)

8. Aan boord bij ceremonieel bezoek

Leopold II was zich zeer goed bewust van zijn rang en rol als “koning der Belgen”, en wilde handelen overeenkomstig zijn waardigheid. Derhalve was de statige *Alberta* van nut voor en in gebruik door de koning ter gelegenheid van diverse ceremonies in België. Wij gedenken de bezoeken aan Gent en Antwerpen, alsook het open verklaren van de nieuwe zeehaven te Zeebrugge in de zomer van 1907. De aankomst van 's lands vorst kreeg aldus een graad van majesteit en grootsheid zonder weerga. Van deze bezoeken en aankomsten in voornoemde steden zijn wat sporen terug te vinden in het Koninklijk Archief te Brussel.

Op 27 juli 1905 reeds was Leopold II aan boord van de *Alberta* de Schelde opgevaren en te Antwerpen feestelijk ontvangen. 1905 was het vijfenzeventigste jaar van 's lands onafhankelijkheid en de koning ging, vier à vijf maanden lang, op bezoek in de voornaamste steden van België.

Antwerpen, 27 juli 1905: als hoogtepunt van zijn intrede in de stad-aan-de-stroom werd koning Leopold door de commandant van de kruiser *Kaiser Karl der Grosse* aan boord verwelkomd om aldaar de wensen van de Duitse keizer in ontvangst te nemen. Onze vorst wist, toen reeds, dat het Reich zeer oorlogszuchtig was en desnoods ons land niet zou ontzien.

In juli 1907 deed koning Leopold II met de *Alberta* achtereenvolgens Zeebrugge, Gent en Antwerpen aan. Bij de voorbereiding troffen we een brief aan van 12 juli, uitgaande van kapitein Facer die met het schip voor anker lag te Southampton: “(...) Teneinde binnen de oude dokken van Terneuzen te geraken, bij hoog tij, zouden wij ten laatste één uur vóór hoogwater Oostende dienen te verlaten, en het is nodig traag op te stomen in het Kanaal naar Gent, - en dit is de reden waarom wij zoveel tijd nodig hebben voor de tocht. Terug uit Antwerpen naar Oostende om hoogwater te hebben, dienen wij het getij tegen ons te hebben. Ik heb met dit alles rekening gehouden bij de berekening van bovenvermelde tijden. Ik ben verheugd te kunnen zeggen dat ons schilderwerk beëindigd is en wij zullen hedenavond koers zetten naar Oostende om aldaar aan te komen rond 14 uur (...)” (47)

Zeebrugge in feest, 24 juli 1907: de nieuwe haven zal ingehuldigd worden door Z.M. de koning. Van onze verslaggever ter plaatse (48):

“(...) Enorm veel ‘officieel volk’; heel wat mooie vrouwen; met een overwicht van geestelijken (sic). Drie ministers, de bisschop van Brugge: (...) hij zal de nieuwe haven inzegenen met gebruikneming van de te Oostende gepevelde

woorden ('la formule ostendaise de notre Bénédiction de la Mer'). Precies om 12u30: het eerste afvuren van de 101 kanonschoten meldt de aankomst van de *Alberta* (...) Wij vermelden drie Nederlandse torpedojagers, een Duitse transatlantiek, de *Prinz Heinrich*, en nog een ander, de *Esno*, van de Noordduitse Lloyd uit Hamburg. Terwijl de *Alberta* naderbij komt, vuren de torpedojagers een nieuw salvo van 21 kanonschoten, terwijl de zee kalm is en men vele bevlagde jachten in de verte ziet. De muziekkapel van de *Prinz Heinrich* speelt de Brabançonne die hernomen wordt door het muziekkorps van het Vierde Linieregiment. De *Alberta* voert de Engelse en Belgische vlaggen. Bij de Koning staan de troonopvolgers: prins Albert en prinses Elizabeth. Alom ontroering, alom gejuich. De vorst, de prinsen en hun gevolg worden door de personaliteiten begroet; allereerst door burgemeester Visart de Bocarmé en dit in het Vlaams, gevolgd door een toespraak van de heer Nyssens. De Koning sprak eerst in het Nederlands en gebruikte tijdens zijn rede afwisselend de beide landstalen, enz., enz. (...)"

Er diende rekening gehouden te worden met de getijden en, bij de terugkeer uit Brugge, was het noodzakelijk dat de *Alberta* zonder nog halt te maken in Zeebrugge, opstoomde naar Terneuzen teneinde binnen te varen in het kanaal naar Gent, bij hoogwater om 23 u.

24 juli 1907: 4 uren zijn nodig om van Terneuzen naar Gent te varen. Aldaar dient de *Alberta* om 10u30 aan te komen en dus moet het anker gelicht worden om 5u30 of 6 uur, al naargelang ze afgemeerd ligt in het kanaal.

24 juli, 's avonds: terugkeer uit Gent naar Terneuzen, om dan door te varen naar Antwerpen in ruim 3 uur.



Van Antwerpen naar Oostende, volgens de stroming: ongeveer 8 uren nodig. Laten we de bespreking in detail van de diverse plechtigheden rusten in het stof van de historie. Maken we enkel melding van een dejeuner en een diner te Gent op 24 juli. En een diner, een dejeuner en nog een diner te Antwerpen, respectievelijk op 25 en 26 juli. Voor weinig aanzittenden, en de reden stond in een telegram vermeld: "Men kan 16 couverts plaatsen in de eetkamer van de *Alberta*, maar er zijn maar 14 stoelen. Indien nodig zouden er 2 kunnen bijgenomen worden uit het Châlet (...)" (49). Te Gent ontving de koning de door hem aaneengesmede Belgische ploeg roeiers die gezegevierd had in de regatta van Henley, een in die tijd opmerkelijke sportprestatie.

9. Het koninklijk jacht aan de Côte d'Azur

In de entourage van de koning was iemand vanaf 1901 niet meer weg te denken. Hier komt ook het levenslot ter sprake van de toen nog zeer jonge Française die acht jaar de gezellin is geweest van de tweede koning der Belgen. We noemen Blanche Delacroix (1883-1948), beter bekend gebleven als de barones de Vaughan.

Zij was zijn grote liefde, de vrouw van zijn leven, ondanks het aanzienlijke leeftijdsverschil, wat aanleiding gaf tot sarcasme en spot, want de koning had veel vijanden. Vanaf 1901 (vanaf wanneer juist blijft vaag) "toert" Blanche (door Leopold omschreven als "Très-Belle": T.B.) mee met haar koninklijke minnaar (zij noemde hem "Très-Vieux": T.V.). Ze verbleven te Lissabon, Wiesbaden, Brussel of Oostende; reisden naar de kuuroorden Badgastein in Oostenrijk (1901, 1903, 1905, 1907) of Luchon in Frankrijk. En wat ons interesseert: ze was een veelgeziene gast aan boord van de *Alberta*. Zoals een gewezen dignitaris van de koning opmerkte: "Zij werd de speciale gezante tijdens de reizen van Leopold II" (50). Het jacht deed, aan de Azurenkust en in alle havens waar aangemeerd werd, dienst als officiële residentie van koning Leopold II: de *Alberta* was zowel zijn werkkabinet als zijn ontvangruimte. Aan boord werden staatshoofden, diplomaten en zakenlui ontvangen, alsook af en toe andere verdienstelijke personen of groepen. Ik ruim plaats om wat uitvoeriger te berichten over hoe het er aan toe ging op de *Alberta* toen de koning weer eens de wintermaanden doorbracht aan de Franse Azurenkust. Eens te meer kan veilig teruggegrepen worden naar de herinneringen die Stinglhamber naliet (51).

Koning Leopold II bleef aan boord van zijn jacht tijdens zijn langdurige verblijven te Villefranche.

"(...) Zoals altijd leidde de Vorst een zeer actief leven. Zeer vroeg in de morgen kwam Leopold II, vanaf 6u30, aan dek, alwaar hij er genoeg in had om te kijken naar de opgaande zon. 'Je m'aère', verklaarde hij. Daarop kwam het ochtendtoilet aan de beurt, wat met grote zorg gebeurde. Vierentwintig emmers water ('s avonds voordien uit de zee geput zodra de zon onderging) hadden, mooi

op lijn, op het dek vóór de deur van zijn hut de nacht doorgebracht. Zij waren bestemd voor de dagelijkse douche die hem toegediend werd door 'le Grand Georges', zijn kamerdienaar. Want noch aan land, noch aan boord maakte de Koning gebruik van de waterstralen van het gewone stortbad. Na een bad genomen te hebben, stelde Leopold II zich rechtop in zijn badkamer. George slingerde (op vraag van de Vorst) hem met geweld het koude zeewater van de 24 emmers toe: 18 vooraan, 6 in de lendenstreek! Hierna kwam de massage, gevolgd door de delicate operatie van het glanzend maken van de grote baard die altijd geparfumeerd werd met eau de cologne. Pas na de koninklijke inspectie of geen enkel haartje nog uitstak buiten het onberispelijk alignement, werd "operatie-baard" beëindigd.

De koning gebruikte het ontbijt in zijn hut. Om daarna - gekleed in een elegante kamerpyjama met Indische kasjmieren kraag, terwijl zijn lange benen rustten op een stoel - weer aan dek te komen en in volle zon kennis te nemen van zijn favoriete kranten: *The Times*, *Journal de Bruxelles*, *L'indépendance*, *L'Etoile* en *L'Eclairer de Nice*.

Na het ontbijt liet Leopold II zich kleden en zijn maatschappelijk leven begon. Gedurende dit verblijf te Villefranche, niet ver van Nice, verliet hij over het algemeen de *Alberta* aan boord van de *Motor Launch* om in de kleine haven van Passable te ontschepen, alwaar zijn (onroerende) eigendommen zich uitstrekten (52).

(...) Hij kwam terug aan boord voor het dejeuner. De menu's die hem elke dag, 's middags, ter goedkeuring voorgelegd waren, werden altijd heel eenvoudig gehouden: een voorgerecht, een vleesgerecht (de eeuwige 'filet archi-cuit'), een gevogeltegerecht (kip of fazant), een dessert en fruit. De koninklijke keuken was gerenommeerd voor haar perfecte 'soufflés, montés d'un bloc'. Men maakte ze met groenten of met chocolade, maar nooit met kaas: de koning had er een afkeer van. De dranken waren steeds dezelfde: de uitstekende Léoville van het Hof en mineraalwater. Daarop werd koffie gedronken aan dek, vóór het weergaloze panorama van de Riviéra, gloeiend in de warme zon. De Vorst rookte geen tabak meer sinds hij aan de ogen een ziekte gekregen had die hem veel doen afzien had, en wij mochten evenmin roken. De namiddag werd besteed aan bezoeken en rijtoeren per auto in de grote omgeving van Cap Ferrat.

(...) 's Avonds, vóór het diner, nam Koning Leopold voor de tweede maal de post door. Waarna wij ons verenigden voor het diner van 7 uur. Vervolgens dronken wij een 'camomille' in de 'Library' die een overvloedige literaire documentatie bevatte. Het jonge volk wachtte tot de Vorst zich terugtrok in zijn kajuit... 'et nous étions enfin libres!', om hun avond te beëindigen in de speelzaal van Monte Carlo of in één van de uitstekende theaterzalen van Nice (...)"

Het ware de vorst onrecht aandoen door hem al zijn uren aan de Côte d'Azur te laten doorbrengen als hiervoor geschetst. Er werd gewerkt, veel gewerkt, en het ware naïef te denken dat alles zo maar vanzelf zijn gangetje ging en bleef gaan.

Koning Leopold heeft “gedurende 30 jaar, van 1870 tot 1900, praktisch geen enkel privéleven gekend: zijn werk was zijn enige en unieke belangstellingspool”, aldus concludeert zijn biografe B. Emerson. “(...) Mevrouw Vaughan mocht hem evenmin afleiden van zijn bezigheden en, indien men in zijn laatste jaren een zekere verflauwing in zijn werkritme vaststelt, dan is dit eerder te wijten aan de ouderdom en de neergang van zijn gezondheidstoestand” (53).

Villefranche is heden ten dage nog onverminderd in trek, het prijst zichzelf aan bij de toerist van nu als “Villefranche-sur-Mer, un avant-goût du paradis...”, en o.m. een grote laan houdt nu nog de herinnering in leven aan één van haar befaamde bezoekers en grootgrondeigenaars: Leopold II, die aldaar ook een monument heeft gekregen. De *Alberta* is ginds ooit aan schipbreuk ontsnapt en beleefde er zeer hachelijke, cruciale uren in haar bestaan. Op een zondag in januari 1906 lag het voor anker in de baai van Villefranche. Plots stak een storm op en het koninklijk jacht, met alle lichten gedoofd, begon weg te glippen met haar ankers. Onweerstaanbaar duwde de ontketende zee het schip naar de rotsen. Tot kapitein Facer er na ontzettende moeite in slaagde om de kabels te hechten aan een van de meerboeien van de Franse vloot die in deze haven ook een vaste pleisterplaats had.

De *Alberta* was gered, de passagiers en hun goederen ongedeerd! Stinglhamber, die aanwezig was en door wie we deze anekdote kennen, merkte op dat het toen zondag was, tijd voor de Heilige Mis... En dat het daar en toen de enige keer was, bij zijn weten, dat Leopold II de zondagsmis gemankeerd had. “God zal het mij vergeven”, aldus de koning (54). Op het einde van zijn leven, zo weet deze eersterangsgetuige te vertellen (55), zag Leopold II ervan af om aan boord te blijven wanneer de *Alberta* voor anker lag tijdens zijn verblijf aan de Côte d’Azur: aan land had hij inmiddels een uitgestrekt domein waar een paar villa’s hem en zijn entourage alle comfort boden. Om die reden zal de koning rond 1907 definitief verzaken aan de verre tochten in zee. Enkel bij zeldzame gelegenheden en alleen bij mooi weer zal hij nog zijn jacht *Alberta* gebruiken voor korte uitstapjes op de Middellandse Zee.

Er valt tot slot van dit hoofdstuk nog een gebruik te vermelden dat koning Leopold ongetwijfeld genoeg zal geschonken hebben. Er lag, zoals gezegd, op de rede van Villefranche geregeld een eskader van de Franse oorlogsvloot voor anker. Ze was een attente buur voor de Belgische vorst. Leopold II werd als een koning aan boord ontvangen door de vice-admiraal, en vice versa bij tegenbezoek aan dek van de *Alberta*. Tweemaal per dag, bij het opkomen en bij het ondergaan van de zon, speelde de muziekkapel van de Marine na de Marseillaise onze nationale hymne: de Brabançonne...

10. De barones de Vaughan aan boord van de *Alberta*

De relatie van Leopold II ("Très-Vieux") met zijn zeer jonge minnares Blanche Delacroix (de barones de Vaughan, door hem "Très-Belle" bijgenaamd) is niet rimpelloos verlopen en kende, zoals elke liefdesgeschiedenis, haar hoogten en laagten. Niets menselijks mag een historicus vreemd zijn en onbewogen laten, en het is op het koninklijk jacht dat een zeer heftige twist tussen beiden losbarstte. Tijdens een van de tochten die de *Alberta* op de Noordzee maakte met de geliefden aan boord, meerde het koninklijk vaartuig af te Bergen, in Noorwegen. Leopold II stapte aan land naar een restaurant in gezelschap van "Très-Belle" en van een ordonnans, luitenant Binjé. Hij was tot dan toe door de vorst zeer gewaardeerd, niet alleen om zijn intelligentie maar ook om zijn gediensstigheid, en het ontging Leopold II niet dat zijn "Très-Belle" en de jonge officier goed met elkaar konden opschieten. Zij, goedgegemutst zoals dikwijls, maakte grappen en deed Binjé lachen,... hij die volgens het protocol niet lachen mocht vooraleer de koning dat eerst deed... Blanche merkte, ergens elders in haar memoires, op dat "ceux-là qui ont vraiment du caractère l'ont plutôt mauvais" (p. 57).

De oude koning, gepikeerd en argwanend, nam dit onschuldig vermaak kwalijk op, maar verbeet zijn irritatie en wrok tot de volgende dag. Zijn moment kwam toen luitenant Binjé de vorst de terugroute wilde voorleggen en de koning zich plotseling hevig uitte: "Imbécile!" Waarop Blanche, die aanwezig was, in woede ontstak en de verdediging op zich nam van de officier met de woorden: "Het getuigt niet van veel moed om een man uit te schelden die zich niet verdedigen kan!" De sfeer werd ijzig en onhoudbaar, want Leopold II nam zoiets niet. Blanche kreeg het bevel haar koffers te pakken en de *Alberta* te verlaten, richting Parijs. In gezelschap van een kamermeisje nam ze de trein en via Hamburg arriveerde ze na een reis van acht dagen te Oostende, alwaar de *Alberta* reeds aangemeerd lag. Volgens haar eigen verhaal, pas jaren later opgetekend (56), botste ze bij het buitengaan van het station tegen een menigte vrouwen aan die blijkbaar op de hoogte waren van het pijnlijk zware incident te Bergen. Ze werd uitgejouwd en met beledigingen overloden. En wanneer ze, op van de zenuwen, aankwam in de villa Caroline (hoek Koningstraat en Parijsstraat), stelde ze vast dat de beslissing van de koning onherroepelijk was. Het hangslot van de tunnel die de villa met het Koninklijk Châlet verbond, was vervangen en haar sleuteltje paste niet meer... Zich hervattend, begaf ze zich behendig via de conciërgerie tóch in het koninklijk domein en drong door tot in de eetkamer waar de koning alleen zat... Haar onhartelijk opnemend, sprak hij: "Met welk recht komt gij hier binnen?" En eens te meer haalde ze het door haar apropos en charme. Leopold II, in feite een zeer eenzaam en oud geworden man, ontدooide zienderogen wanneer ze haar verhaal deed. Over het onthaal door het volk aan het station, het lijdzaam toezien van de politie en de laaghartigheid van de zeelieden van de *Alberta* die, door ruchtbaarheid te geven aan het incident, beide geliefden nagetrapt en

overgeleverd hadden aan de hoon en spot van het jaloers-wrede plebs. En ze viel op de knieën en barstte in tranen uit. De koning gaf zich gewonnen en de twist werd beëindigd met veel uiting van aandoening en emotievertoon. De scène bleef niet zonder gevolgen. Leopold II zorgde ervoor haar te waarschuwen “dat deze woedebuien dienden op te houden”. En, zo weet de barones de Vaughan zich te herinneren: “(...) Le Roi, qui avait tant aimé Ostende, lentement s’en dégoûtait.” En inderdaad, tijdens zijn laatste jaren heeft Leopold II maar zelden nog verblijf gehouden te Oostende. We hebben geen getuigenis van ’s konings reactie op het “verraad” van de bemanning van zijn jacht, maar hem kennende uit andere feiten en omstandigheden, doet vermoeden dat hij niet nagelaten zal hebben om aan boord van de *Alberta* gezag en orde te laten terugkeren! ’s Anderendaags wandelde het verzoende koppel, ostentatief en in het openbaar, in de galerij van het Koninklijk Châlet. Merkwaardig is dat op 6 oktober 1904 - zo staat op een bewaarde factuur - de goudsmid en juwelier Auguste Dufour (leverancier van Z.M. de koning en H.M. de koningin) een halssnoer leverde met briljanten en met robijnen voor een bedrag van 75.000 frank (58). Gaat het hier om een verzoeningsgeschenk? Of betreft het nog een andere aangelegenheid? Leon Van Audenhaege neemt aan (59) - en ik durf hier geen stelling in te nemen, bij gebrek aan sluitend bewijsmateriaal - dat het pas in 1908 zal zijn dat Leopold II geheel en al overheen deze nare periode, doorstaan aan boord van de *Alberta*, zal zijn. En nemen we het toenmalige luxetijschrift *Ostende illustré* ter hand, dan krijgen we een bevestiging van wat voorafging (60):

“(...) Le Roi est arrivé, mercredi 22 mai, après-midi, à Ostende (...) Notre population est enchantée du retour de notre Souverain - qui n’était plus venu depuis plusieurs saisons, sauf en 1905, un jour, pour l’inauguration des installations maritimes développées - et qui, cette année, passera un temps assez long à la mer. Aussi la plupart des maisons étaient-elles pavoisées. Oui, Ostende exulte. (...) La capitale des plages doit à Léopold II toutes ses splendeurs, toute sa gloire (...)”

Ja, de stad Oostende had iets goed te maken ten opzichte van de koning. Vandaar deze, veronderstel ik, met opzet, twee bladzijden lange huldewoorden, gepubliceerd met de mooiste foto van de vorst. Meer nog, midden 1909 werd ook het portret van de barones de Vaughan afgedrukt met lovende woorden. Leopolds présence, met in zijn zog het silhouet van zijn koninklijk jacht *Alberta*, werd gewenst en verwacht aan de Belgische kust. Zoals gezegd, een nog zelden voorkomende gebeurtenis (61). Bovendien had een onverwachte “blijde gebeurtenis” mede gevolgen voor de verdere levensloop van de vorst en zijn entourage!

11. Oud... en weer vader! De *Alberta* 1906-1908

Een relatie die vruchten droeg. In 1905 was het zover. De *Alberta* was - einde mei, begin juni - eens te meer op cruisetocht. Vanuit Genua, Gibraltar, langs de Azoren en Marokko naar Spanje, meer bepaald de stad Sevilla in Andalusië. Daar werd een onthutste Leopold II er door zijn 22-jarige bijzit van op de hoogte gebracht dat zij in verwachting was. De koning, diep geschokt, vroeg zich af - wat heel menselijk overkomt - of kinderen, verwekt door een man op leeftijd, niet van frêle constitutie zullen zijn. En - even humaan en een opwaardering van haar ego - Blanche-Caroline kon vaststellen dat "(...) dès que mon état fut certain, le Roi ne me considéra plus comme sa maîtresse. Il me tint pour sa femme et ne prit plus de ménagements pour l'opinion publique. Il décida que je ferais mes couches en France, au cap Ferrat (...)" (62). Aldaar kwam het eerste kind uit deze verbintenis, Lucien Delacroix genaamd, op de wereld op 9 februari 1906. Heel zijn leven bracht hij door in het zuiden van Frankrijk, uiterlijk goed gelijkend op zijn koninklijke vader, hem waardig in handel en wandel, weinig gelukkig en overleden te Cambo, waar hij een hotel (Villa Kayola) uitbaatte, op 15 november 1983. Prins Karel (1903-1983), een tijdlang regent der Belgen, kwam daar geregeld op bezoek, want ook hij was door het Lot getekend met al wat dat inhoudt en met zich meebrengt!...

We rekenen het tot plicht om het volgende gegeven - hoewel slechts van één kant meegedeeld, nooit door anderen geconfirmeerd en waar geen documenten van overgeleverd zijn - toch onder de aandacht te brengen. De koning, bekommerd om haar respectabiliteit, kortom het welvaren en welzijn van de vrouw die hij nu als "zijn vrouw" beschouwde, voer begin juli 1905 af met de *Alberta* naar Engeland. Voor zaken, werd gezegd. Vermoedelijk kocht hij op dat moment de titel van "Vaughan". Papieren daaromtrent ontbreken geheel en al. Maar Blanche Delacroix zelf heeft aan een paar intimi tijdens haar laatste levensjaren bevestigd: de koning heeft die titel voor mij in Groot-Brittannië gekocht, en wel kort na de inzet van de zwangerschap van ons eerste kindje. Er kwam, op 16 oktober 1907, nog een kind, Philippe, die gehandicapt was aan de hand en reeds in 1914 overleden is. Meer en meer scheen Leopold II zich oprecht te hechten aan zijn jonge vrouw en hun twee peuters. Hij verbleef met hen veel in Frankrijk, soms te Brussel, af en toe nog eens te Oostende. Wat wel, keer op keer maar vruchteloos, voorkwam, was het volgen van waterkuren: in Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, om soelaas en indien mogelijk een deugdelijke remedie te vinden voor zijn gehandicapt been. Het was vergeefse verwachting, het bleef bij een zeer voorbijgaande verlichting van de pijnen die hem voortdurend kwelden en hinderden.

Keren we nog even terug op onze stappen, naar het moment waarop Leopold II na tal van jaren wéér vader werd, toen Lucien ter wereld kwam op 9 februari 1906. In haar herinneringen liet zijn moeder, barones de Vaughan, een beschrijving na hoe Leopold II en zij zich installeerden in het ouderschap (63):

“(…) De noodzaak van de staatszaken deed zich gevoelen en ze dwongen de Koning om dichter te komen bij zijn land. Hij besloot dit te doen zonder mij te verlaten, door te leven met mij in de ‘Villa des Cèdres’ (Saint-Jean-Cap-Ferrat). Maar ook door zijn kantoren en zijn medewerkers te hebben op zijn officiële residentie, de *Alberta*, en er ook aldaar zijn audiënties te laten plaatsgrijpen. ’s Morgens, van tien uur tot de middag en soms ’s namiddags, was de Koning aan het werk. Wij aten samen. Daarop vertrokken wij per auto voor vrij lange rondritten die de Koning deugd en mij veel goed deden. Eens terug ging een dienstbode de post ophalen aan boord van de *Alberta* en wij namen het avondmaal. Daarna verrichtte de Koning in mijn kamer zijn taken verder, en dit tot middernacht. Zeer zelden gingen wij ’s avonds uit, want mijn toestand liet dit niet toe (…)”

Over de “toestand” aan boord van de *Alberta* zelf, anno 1906-1907, zijn we minder goed ingelicht. Tenzij over het “uiterlijke”, want haar pracht en luxe deden volgende passage in een periodiek afdrukken:

“(…) Quiconque aime la mer, les navires et tout ce qui s’y rapporte, peut aisément s’imaginer quel bonheur presque parfait on doit ressentir en naviguant sur un tel palais, où tout ce que l’on désire, tout ce que l’on peut imaginer et rêver se trouve rassemblé. En passant de l’un à l’autre salon, on remarque dans chacun quelque chose de nouveau, de plus beau à admirer. L’harmonie des couleurs, la richesse des tapis, le luxe des tentures, la décoration et la tapisserie, les tableaux et les bronzes, l’argenterie et les bibelots, les chaises et les porcelaines et des masses d’objets achetés au cours des croisières font de ce yacht une merveille! (…)” (64)

Het toeval wil - en het vormt een contrast ten overstaan van de glitter en glamour die van de *Alberta* uitging voor de buitenstaander - dat voor de periode lopend van 31 mei 1907 tot 1 december 1908 het “Agreement and Account of Crew” voorhanden is! (65) We vernemen dat

“(…) the voyage may extend to any ports or places within the limits of 75° N and 60° S Latitudes. Cruising in any rotation as required by the Master. Voyage not to exceed twelve months. No cash shall be advanced, or liberty granted, other than at the pleasure of the Master. The uniform clothing supplied to the crew is to be considered the property of the owner of the Yacht, until the end of the Voyage. Any member of the crew being discharged or leaving the Yacht before the end of the Voyage, shall return his uniform to the Master of the Yacht (…)”

We tellen 44 (vierenveertig) manschappen - allen Britten, op één uitzondering na, de Belg en Oostendenaar Pottier, die summiere herinneringen nagelaten heeft -,

onder het commando van dezelfde kapitein sedert 1901, William Richard Facer. Maar verwonderlijk, ja onthutsend is de vaststelling dat blijkens de aantekeningen van de Engelse vice-consul te Oostende een continu verloop van en onder de bemanningen gebeurt. Liefst een derde verlaat het jacht, onder wie, alweer opmerkelijk, de tweede dekkofficier, toen Peter Harrison (°1873). Vandaar mijn bedenkingen: waren de levensomstandigheden aan boord dermate onaantrekkelijk of vervelend? Of schortte er iets aan de manier van varen of het handhaven van de noodzakelijke discipline aan boord? Of aan de gage die uitbetaald werd: hoeveel en wanneer? Moeilijk te zeggen. Hoe, nu nog, achter de mooie schijn en het luxevertoon van het koninklijk jacht *Alberta* te peilen, wàr te zoeken naar het "leven" dat de gewone (zee)man kende, moest leiden? Ja, ook dàt, na zoveel jaren en bij gebrek aan waarachtige getuigenissen, nog te kunnen neerzetten voor het oog van de lezers van nu?

12. Afscheid van Leopold II

Leopold II was nu de zeventig jaar voorbij en van dan af was het gerucht dat hij "weldra" zou aftreden niet meer van de lucht. De koning hield zijn gewone levenswijze aan, maar vertoefde minder en minder aan boord van de *Alberta*, die hem wél volgde op zijn tochten aan zee. Gedurende de Paasvakantie van 1908 verbleef het "koninklijk gezin" te Oostende, alwaar de kinderen in het zand speelden op de "Plage", onder het wakend oog van hun Duitse kinderjuffrouw Nanou. Daarop vertrok de vorst alleen naar Wiesbaden teneinde aldaar zijn jaarlijkse kuur van drie weken te houden (66). 3 en 4 augustus waren de laatste paar dagen dat de koning der Belgen de paardenwedrennen op de "Wellington" te Oostende bijwoonde, onder veel bijvalsbetuigingen (67). In de loop van september, grote verrassing, groot tumult: men meldde in de pers de in openbare verkoopstelling van kostbare meubels, porselein en schilderijen toebehorend aan de oude vorst. Hij kwam, eens te meer, onder vuur te liggen van zijn vele vijanden, afbrekers en benijders: "men" sprak o.m. van "le sans-gêne royal de la grande barbe et du brocanteur national"! De toenmalige gezaghebbende Belgische krant *L'Etoile Belge* affirmeerde dat de verkoop zou doorgaan, maar dan wel ten voordele van de "Caisse de secours des artistes belges". Gelijktijdig meldde een Parijs dagblad dat de *Alberta* ook te koop was, maar dan te Londen. Waarop de Belgische krant *La Meuse* concludeerde dat de koning zijn afstand van de troon aan het voorbereiden was. Per slot van rekening zou de openbare verkoop van kunststukken afgelast worden, om een nooit opgehelderde reden (68). Veel meer bedreigend voor het verder doorvaren van de *Alberta* als koninklijk jacht, door hem persoonlijk in huur genomen, was het feit dat Leopold II op 18 oktober 1908 zich genoodzaakt zag afstand te doen van Kongo. Dit reusachtige land was niet meer zijn Soevereine Staat, maar werd een Belgische kolonie. De bron die hem (en

hem alléén) over onmetelijke geldsommen deed beschikken en waar hij naar goeddunken kon over beschikken, was hem ontnomen. Met dat geld had koning Leopold de grote bouwwerken te Brussel, Tervuren, Oostende en elders bekostigd; daarmee kon hij zijn somptueuze levensstijl handhaven en het in huur nemen van een groot, kostelijk jacht was er een uitvloeisel van. Vandaar, veronderstel ik, wellicht volgend, m.i. kras "idee" van de Belgische vorst (en zowel kolonel Stinglhamber als A. de Burbure de Wesembeek maken er gewag van):

"(...) Je dois aux fiches très complètes de M. A.d.B.d.W. le renseignement suivant: Léopold II chargea, vers 1909, le Commandant Comte de Borggrave d'Altena d'établir pour Son compte, les plans d'un 'Yacht Royal Armé'. Ces plans ont paru dans La Belgique Maritime et Coloniale du 3 août 1913. Décidément, S.M. voyait grand (...)" (69)

Vijftien jaar later, in 1950, confirmeert A. de Burbure de Wesembeek het voornemen:

"(...) En 1909, le commandant Comte de Borggrave d'Altena fut chargé par le Roi d'établir les plans d'un 'yacht royal armé, mais, sans doute, la disparition du 'Domaine de la Couronne' amena-t-elle l'abandon de ce projet (...)" (70)

Het was inderdaad 1909 geworden, het laatste regerings- en levensjaar van de vorst, en niets liet ook maar vermoeden dat het einde nabij, zeer nabij was... Het jaar begon, zoals gewoonlijk, met het Bal van het Hof. Om, al even gewoontegetrouw, op 12 februari in het station van Beaulieu af te stappen in de zo zonnige streek van de Côte d'Azur. De *Alberta* was hem naar gewoonte vooraf gereisd en lag in de haven van Passable ter beschikking. De koning was aldaar een bekende en gerespecteerde verschijning, getuige deze anekdote door A. Cane aangehaald:

"(...) Op 23 april 1909 lag de Franse vloot voor de rede van Villefranche en de mariniers vatten een ontschepingsoefening aan te Passable, alvorens een mars te beginnen rond de kaap. Onderweg ontmoetten ze de koning en onmiddellijk schikten ze zich om voor hem te defileren. Nog dezelfde avond legde de koning een bezoek af bij admiraal de Jonquières (...)" (71)

Na drie maanden verblijf aan de Riviéra verlaat koning Leopold II op 13 mei 1909 Cap Ferrat. Voorgoed. In juni is de vorst, ter gelegenheid van de Koloniale Feesten, te Antwerpen de eregast en weet hij door zijn koninklijk woord de menigte te begeisteren. Meteen zijn laatste redevoering in het openbaar. In de maand augustus verwelkomt hij op hartelijke wijze zijn neef, prins Albert, de troonopvolger, die terug is van een reis naar Congo. Daarop trekt hij zich opnieuw terug te Balincourt (in Frankrijk), waar zijn "gezin" hem opwacht. Ook

daar is en blijft deze stoere, noeste werker bedrijvig en in de weer. Een regeringscrisis naar aanleiding van de nakende algemene militaire dienstplicht, krijgt hem terug in België: 1 december 1909, om elf uur 's avonds. Bleek, met getrokken trekken, met een verouderde fysionomie. De koning is ziek, wordt zwaar ziek, moet geopereerd worden in de buik aan de ingewanden, is in feite ten dode opgeschreven... Zijn geliefde Blanche, barones de Vaughan, geeft een pakkende beschrijving van hoe "Très-Vieux" haar voorbereidt op het ergste:

"(...) Tu vas être très courageuse, comme tu sais l'être dans les circonstances graves. Je suis dangereusement malade. Je vais mourir. Je remercie Dieu de m'avoir fait grâce de le savoir (...) J'ai à prendre des dispositions pour assurer ton avenir et celui des enfants. Je n'ai que deux jours avant l'opération... (...)" (72)

De arme vrouw was oprecht verpletterd van verdriet. De koning stond erop nog met haar een kerkelijk huwelijk aan te gaan. Op 15 december werd hij geopereerd. Terug uit de verdoving tekende de vorst nog eenmaal een wet (de instelling van de algemene militaire dienstplicht), hij sprak van troonsafstand en, gehuwd, eindelijk een teruggetrokken leven te kunnen leiden. Als plots, midden in de nacht van vrijdag 17 december 1909, een embolie hem treft en fataal neervelt. Koning Leopold II is overleden. Hij was jarenlang flink en vitaal gebleven, al heeft hij veel hinder en verdoken pijn geleden door een niet-meewillend been. Zijn einde kwam vrij vlug en was voor eenieder feitelijk een verrassing. Hoeveel en wanneer Leopold II nog gebruik gemaakt heeft van de diensten die zijn jacht hem te bieden had tijdens dit laatste levensjaar, is niet geweten. Trouwens, het is opmerkelijk en meteen ontvullend te lezen dat, na het verscheiden van de koning, "(...) niemand eraan dacht te achterhalen waar de *Alberta* voor anker lag noch om de bemanning te ontslaan, wat nutteloze uitgaven veroorzaakte (...) Het punt (in de regeling van 's konings erfenis) dat het moeilijkst op te lossen is, is de bestemming die moet worden gegeven aan de *Alberta* (...)" (73). In de bewogen afwikkeling van de nalatenschap van de vorst, bracht één der vertrouwelingen van Zijne Majesteit, i.c. baron Constant Goffinet, de *Alberta* ter sprake: "(...) De huur van dit jacht maakte het onderwerp uit van een speciale regeling. Om die reden dient op het einde van de huur een som terug te keren die naar schatting 300.000 frank bedraagt" (74). Meer is, bij mijn weten, niet gekend over de financiering en het huurcontract dat koning Leopold destijds aangegaan had bij de Britse firma "Little and Johnson" uit Londen. Ging de jaarlijkse huur in met ingang van augustus? Waarschijnlijk. Alhoewel ik er wens op te wijzen dat kapitein Collins in naam van koning Leopold het bevel over de *Alberta* te Southampton in handen nam op 16 juli 1898. En had niet, ergens in het najaar van 1908, een Parijse krant bericht dat de *Alberta* zou te koop gesteld zijn, te Londen?

13. Afscheid van de *Alberta*

Nog iets meer dan zeven maanden na de dood van haar huurder, koning Leopold II, bleef de *Alberta* aan de wal te Oostende. Er kan geen twijfel over bestaan dat menig woord over en weer gewisseld werd betreffende haar toekomst. Ik vond geen sporen. Tenzij uiteindelijk in de Oostendse krant *Le Carillon*, waar vernomen werd “dat koning Albert definitief verzaakt had aan de aankoop (sic) van de *Alberta*. Het jacht zal dus binnenkort onze haven verlaten (...)” (75).

Op 1 augustus verliet het schip voorgoed Oostende, waar het zo lange jaren een goed gekende en welkome verschijning was (76).

Résumé

A la fin du XIXe siècle, il devient possible pour le roi Léopold II (1835-1909) de tenir un grand yacht, à son compte et réservé à son usage personnel. Il s’agit d’abord de la *Clémentina* (1897-1898), puis remplacée l’année suivante par l’*Alberta* (1898-1909). Les événements survenus à bord de ces deux bateaux sont en étroite liaison avec la vie que menait le monarque qui résidait surtout à l’étranger et qui entraînait dans ses dernières années.

Nous voici sur l’*Alberta* en voyant les équipements et en visitant les compartiments luxueux du yacht à vapeur. Quand le bateau se met, une fois de plus, en rade à la Côte d’Azur, nous vivons les habitudes de Léopold II. De temps en temps, l’*Alberta* sert à donner plus de relief, plus de splendeur aux visites officielles du roi. N’oublions pas d’évoquer la figure de la “baronne de Vaughan”, sa maîtresse et sa compagne dans ses randonnées avec son yacht. Une fois enceinte (mi-1906), puis mère de deux garçons, le roi Léopold se désistait de plus en plus de faire des excursions lointaines avec l’*Alberta*, quoique ce yacht restait la résidence officielle à l’étranger du roi des Belges.

Après sa mort, survenue en décembre 1909, le roi Albert I^{er} renonça à l’usage coûteux de l’*Alberta*, qui retournait pour de bon en Grande Bretagne, le 1^{er} août 1910.

Summary

At the end of the 19th century, the second king of the Belgians, can at last permit for his own use the hiring of a great yacht. First Leopold II used the S.Y. *Clémentina* (1897-1898), by and by replaced by the still taller S.Y. *Alberta*. The adventures met by those British steam yachts are closely in touch with the personal and official life of the monarch in the ending years of his times, spent mostly abroad.

Successively we experience the arrival, the equipment and the interior of the *Alberta*; the life and habits of a king mainly staying for three months in winter at the Rivi ra; the ceremonial use of this royal yacht, and so on. The "baronne de Vaughan", his young mistress, shared most of the cruises... until she became pregnant in 1906. From then on, the king preferred to stay more ashore. Although the *Alberta* receded the very last years rather into the background, nevertheless she remained the official residence of the king at the Côte d'Azur.

After the death of Leopold II (December 1909), the *Alberta* was no longer wanted by his heir, king Albert I, and the yacht returned to Great Britain (August 1st 1910). For good.

Noten

- (1) A.E.M., Koninklijk jacht "Britannia" uit de vaart genomen, in: *Sirene*, nr. 190, december 1997 - januari 1998, p. 44
- (2) BURBURE DE WESEMBEEK, A. DE: *Quand Léopold II, roi des Belges, se consacrait au yachting*, in: *Le Yacht*, n  3191, 73e jrg., 4 februari 1950, p. 107-108
- (3) STINGLHAMBER (colonel): *Léopold II, yachtman*, in: *Revue de la Ligue Maritime Belge*, december 1934, p. 198
- (4) STINGLHAMBER: *art. cit.*, januari 1935, p. 10
- (5) BURBURE DE WESEMBEEK, A. DE: *art. cit.*, p. 107-108
- (6) VERLINDEN, J.: *Poolnacht* (Tielt, 1993). Zie ook: SCHELFHOUT, C.E.: *De Gerlache: drie generaties van poolverkenners*. Nederlandstalige uitg. (Sint-Martens-Latem, 1997), p. 161
- (7) DREESSEN, J.B.: *Van een koningssloep en zomeer*, in: *Neptunus*, jrg. 24, oktober 1976, p. 40-41
- (8) ODDIE, Hilda: *Les yachts et les croisières de S.M. le roi des Belges*. Oorspronkelijk geschreven voor en afgedrukt in het Engelse sportblad *The Yachtsmen* (begin 1899?). Een bewerkte, Franse vertaling is te vinden in het supplement van het Oostendse (week)blad *Le Carillon*, 29-30 april 1899, p. 1-2.
- (9) - DELATHUY, A.M.: *E.D. Morel tegen Leopold II en de Kongostaat* (Antwerpen, 1985)
 - DELATHUY, A.M.: *De Kongostaat van Leopold II: het verloren paradijs* (Antwerpen, 1989)
 - VANGROENWEGHE, D.: *Rood rubber: Leopold II en zijn Kongo* (Brussel, 1985)
 - HOCHSCHILD, A.: *Les fant mes du roi Léopold II: un holocauste oubli * (Parijs, 1998), p. 262
- (10) DUMONT, G.-H.: *Léopold II: pens es et réflexions* (Brussel, 1948), p. 11
- (11) DUMONT, G.-H.: *Léopold II* (Parijs, 1990), p. 208
- (12) EMERSON, B.: *Léopold II: le royaume et l'empire* (Parijs, 1988), p. 280
- (13) VANGROENWEGHE, D.: *op. cit.*, p. 241. De vondst van het zgn. "Archief Goffinet" en de recente publicatie o.d.t. *Nieuw licht op Leopold I en Leopold II* (Brussel, 1997) wierpen geen verhelderend licht in deze kwestie...
- (14) EMERSON, B.: *op. cit.*, p. 280
- (15) Twee publicaties bestaan over Leopold II en zijn verblijf aan de Franse Rivi ra. Wij noemen *H tes prestigieux de la Côte d'Azur   la Belle Epoque: Léopold II et James Gordon Bennett*,  ls ook het door mij aangehaalde werk van A. CANE: *Un souverain sur la Côte d'Azur: Léopold II, roi des Belges*, in: *Nice historique*, juli-september 1982, p. 102-118 (brief d.d. 19 november 1997, uitgaande van de "Archives des Alpes Maritimes" te Nice). We ver-

wijzen hier meer bepaald naar CANE, A.: *art. cit.*, p. 104.

(16) POTTIER, A.: *S.Y. Alberta*, in: (*Wandelaer-*) *Sur l'Eau*, juli 1931, p. 287-290

(17) SCHELFHOUT, C.E.: *op. cit.*, p. 88

(18) Brief d.d. 29 juli 1998 vanwege D. Harding, archivaris van het Royal Yacht Squadron te Cowes, op het eiland Wight

(19) ODDIE, H.: *art. cit.*, en GÉRARD, J.: Il fut le plus marocain de tous les rois belges: toute sa vie durant, Léopold II éprouva une véritable passion pour ce pays d'Afrique du Nord, in: *La Libre Belgique*, 1-2 juni 1996, p. 24.

(20) CANE, A.: *art. cit.*, p. 104

(21) ODDIE, H.: *art. cit.*

(22) *Ibidem*

(23) STINGLHAMBER: *art. cit.*, januari 1935, p. 9. Een ander model stond in de lokalen van de Ligue Maritime Belge te Brussel (*op. cit.*, november 1934, p. 179).

(24) "(...) I, (Mr.) A. George (Senior Archivist of the Southampton Archives Services), can confirm that no records survive in this office of the firm of shipping agents "Little and Johnson". As our colleagues at the "National Maritime Museum" suggested, this is indeed a category of business where the survival of records from the last century is rare (...)" (brief d.d. 10 juli 1998).

(25) STINGLHAMBER: *art. cit.*, december 1934, p. 198

(26) POTTIER, A.: *op. cit.*, p. 287-290

(27) Memorial, University of Newfoundland, Maritime History Archive (Canada). Het betreft de zgn. "Agreement and Account of Crew" van en voor het stoomjacht Alberta. Officieel nummer: 106.004, met als haven van registratie: Londen, alwaar de "Registered Managing Owner" John Williamson Johnston verblijf hield in de Leadenhall Street 46.

(28) De datum en de plaats van overlijden van de kapiteins Collins en W.R. Facer zijn mij onbekend. In Lloyd's Captains Register wordt vermeld dat hij "(...) passed for 'steam only' at London in 1895, Certificate of Competency N° 00945" (brief van het "National Maritime Museum" te Greenwich (Londen), d.d. 10 februari 1998).

(29) Deze passus ware nooit geschreven geworden zonder de deskundige hulp en uitleg van Dhr. R. Vancraeynest, voor het ogenblik dé kenner van de geschiedenis van de haven van Oostende.

(30) ODDIE, H.: *op. cit.*

(31) EMERSON, B.: *op. cit.*, p. 274

(32) HOFMAN, E.: *The Steam Yachts: an Era of Elegance* (Lymington, 1970), p. 16-17

(33) VANALDERWEIRELDT, M.R.H.: *Het Gulden Boek van de Maildienst: korte historiek van de lijn Oostende-Dover in 250 unieke foto's* (Oostende, 1997). Ons interessierend qua interieur, komen de volgende Belgische mailboten aan de beurt: de *Léopold II*, de *Marie Henriette*, de *Rapide*, de *Princesse Clémentine*, de *Princesse Elisabeth* en de *Jan Breydel* (resp. op p. 72, 75, 81, 85, 91 en 94).

(34) *Le Carillon*, 9 augustus 1901

(35) *Ibidem*, resp. 21 en 23 april 1903

(36) Zie het memoriaal *Tussen zee en kanaal: geschiedenis van de scheepvaart in het Brusselse: 100 jaar haven van Brussel: 1896-1996* (Brussel, 1996), p. 47: "(...) De site was bijzonder geschikt voor het inrichten van een jachthaven en omvatte ook een dok dat oorspronkelijk bestemd was als winterhaven voor de *Alberta* (...)". Nog in 1903 kwam Leopold II te weten dat een Amerikaans jachtman, Frank Reis, het hem toebehorend jacht de naam Koning Leopold (in vertaling) gegeven had. De koning wees, in een schrijven aan F. Reis, erop dat het in zijn bedoeling lag om in Amerika een jacht te laten bouwen dat gelijk was aan de reeds eerder vernoemde *Meteor*, het zeiljacht van Wilhelm II, keizer van Duitsland

- (STINGLHAMBER: *art. cit.*, oktober 1934, p. 158, voetnoot 1). Het bleef bij voornemens...
- (37) *Ibidem*: *art. cit.*, januari 1935, p. 10
- (38) PAOLI, D.: *Prinses Clémentine (1872-1955): de strijd om het geluk* (Tielt, 1993), p. 52
- (39) VAUGHAN, (barones) de: *Presque Reine: mémoires de ma vie*. Herdruk (Brussel, 1998): passim
- (40) POTTIER, A.: *art. cit.*, p. 287-290
- (41) STINGLHAMBER: *art. cit.*, november 1934, p. 189. Van Leopold II zelf is de kolonel nog onder de indruk: "Le roi ne quittait pas le pont supérieur, l'*Alberta* se rendant à Villefranche, et mes yeux ont gardé (...) la vision de cette haute stature de yachtman."
- (42) POTTIER, A.: *art. cit.*, p. 288
- (43) *La saison d'Ostende*, 7 augustus 1900, p. 1
- (44) *Echo d'Ostende*, augustus 1908
- (45) en (46) STINGLHAMBER, (kolonel): zijn a.h.w. "pre-memoires" (Léopold II, yachtman) zijn een bijzonder waardevolle bron om meer te weten te komen over het koninklijk jacht *Alberta*. De ex-adjutant benadert zijn onderwerp vol schroom, één en al in bewondering, haast verering voor zijn vorst, zonder zich te "bezondigen" aan kritiek. Maar het blijft een "goudader". Pas in 1945 (toeval of niet, de wereld was pas bevrijd) gaf hij zijn eigenlijke herinneringen uit, in samenwerking met P. Dresse, met wat voor de koning heel toepasselijk was: Léopold II au travail.
- (47) Koninklijk Archief, Brussel: partim: Inventaris van het archief van de Grootmaarschalk van het Hof onder Leopold II (Brussel, 1977), nummers 214 en 912
- (48) *Echo d'Ostende*, 24 juli 1907
- (49) Koninklijk Archief, Brussel: *op. cit.*, nr. 214
- (50) AUDENHAEGE, L. van: Très-Belle: *Blanche Delacroix, baronne de Vaughan, le grand amour de Léopold II* (Brussel, 1987), p. 37
- (51) STINGLHAMBER: *art. cit.*, november 1934, p. 190
- (52) Zie ook: CANE, A.: *art. cit.*, noot 15
- (53) EMERSON, B.: *op. cit.*, p. 270
- (54) STINGLHAMBER: *art. cit.*, december 1934, p. 198
- (55) *Ibidem*: p. 199
- (56) VAUGHAN, (barones) de: *op. cit.*, p. 158-160
- (57) *IBIDEM*: p. 160
- (58) en (59) AUDENHAEGE, L. van: *op. cit.*, p. 47
- (60) en (61) *Ostende illustré*, nr. 5, (mei) 1907 en het septembernummer van 1909
- (62) VAUGHAN, (barones) de: *op. cit.*, p. 110
- (63) *Ibidem*: p. 114
- (64) Aangehaald in *Le Carillon*, 23 december 1909, p. 1. We verkozen de oorspronkelijke taal te behouden, gelet op de gebruikte, sierlijke stijl.
- (65) Memorial, University of Newfoundland, Maritime History Archive (Canada). Het gaat om de zgn. "Agreement and Account of Crew" betreffende de *Alberta*, 1908.
- (66) AUDENHAEGE, L. van: *op. cit.*, p. 101
- (67) *Le Carillon*: 23 december 1909, p. 1
- (68) AUDENHAEGE, L. van: *op. cit.*, p. 102. En STINGLHAMBER: *art. cit.*, januari 1935, p. 9, weet dan weer te wijzen op het feit dat Leopold II, op het einde van zijn leven, aan de zgn. "Stichting van Niederfullbach" schonk: het zilverwerk en de "services en vermeil" van de *Alberta*, hetzij 838 stuks opgeborgen in 48 kisten.
- (69) STINGLHAMBER: *art. cit.*, januari 1935, p. 9
- (70) Burbure de Wesembeek, A. de: *art. cit.*, p. 107-108
- (71) CANE, A.: *art. cit.*, p. 114

- (72) AUDENHAEGE, L. van: *op. cit.*, p. 107. Zie ook: Vaughan, (barones) de: *op. cit.*, p. 170-171
- (73) Brief door prinses Clémentine aan prinses Stéphanie i.v.m. de erfenis. Aangehaald door: Paoli, D.: *op. cit.*, p. 116-117.
- (74) Succession de Sa Majesté le Roi Léopold II: documents produits par l'Etat belge. (Partim) Documents n° 57: déclarations des barons Goffinet, p. 391. Het recent verschenen boek *Nieuw licht op Leopold I en Leopold II: het Archief Goffinet* (Brussel, 1997) bracht evenmin meer inzicht in de zakelijke en financiële kant van het in huur nemen van de *Alberta*.
- (75) *Le Carillon*: 7 juli 1910, p. 2
- (76) *Ibidem*: 2 augustus 1910, p. 3

Epiloog

Laten we van dit koninklijk vaartuig nog geen afscheid nemen. De verdere lotgevallen - buiten het eigenlijke essay geplaatst, met opzet kort gehouden, er is in feite niet veel met zekerheid te duiden! - kunnen dienen als aanvulling en completering van ons onderwerp.

Al vóór de dood van Leopold II deed het gerucht, waar of onwaar, de ronde dat de rederij "Little and Johnson" de *Alberta* van de hand zou doen (1). Zeker is dat het jacht verkocht werd aan Jefferson Davis Cohn, een schatrijke Engelsman. Wanneer is niet duidelijk. Wél aanwijsbaar is dat het schip, ten anker te Portsmouth, de prooi werd van brand: "(...) De bemanning vroeg hulp aan het admiraalsschip *Victory* (...) Na drie uren inspanningen konden ploegen matrozen de brand overmeesteren. De schade werd geraamd op 125.000 frank" (2). Het jacht kreeg hierna een nieuwe meubilering en de eigenaar, J. Davis Cohn, deed er enkele grote reizen mee. Begin 1914, vermoed ik, werd het schip aangekocht door F.-G. Bourne, over wie ik nauwelijks ingelicht ben. Vast staat dat de nieuwe eigenaar het gewenst vond om het stoomjacht op te leggen te Halifax (Canada). Tot 1917, want F.-G. Bourne verkocht, op zijn beurt en met een behoorlijke winst, het schip door aan de Russische Marine. In juli 1917 werd de *Alberta* omgedoopt tot *Razsvet* (= de Dageraad). Voortaan wapperde de Russische vlag en het ex-luxejacht werd voorzien van twee kanonnen van 100, vier mitrailleurs en een dieptebommenwerper. Vanuit Canada - we schrijven herfst 1917 - werd koers gezet naar Liverpool, om van daaruit door te steken als escortevaartuig van een konvooi naar de Witte Zee, haar definitieve bestemming. Dat was de planning, maar de tijden keerden: de Russische revolutie! Het schip bleef in Engeland aan de kade, aangevreten door tuchteloosheid bij de opvarenden. Tot ongenoegen van de Britten die ten slotte het jacht manu militari opeisten en bezetten door de Russen van boord te halen. Nog voor één jaar kon het opnieuw omgedoopte vaartuig, nu *H.M.S. Armoured Yacht Surprise*, door de Royal Navy ingezet worden als jager op onderzeeboten.

"Lloyd's Yacht Register" maakte van haar geen gewag meer, van 1920 tot 1928. Wél is het "Official Log Book N° 3" bewaard gebleven voor 1927 (3). Daar staan

de volgende officiële gegevens vermeld. *De Surprise*; officieel nummer: 106.004; geregistreerd te Southampton; datum van registratie: 1924 (!); naam van de kapitein: Alan Francis King; nature of the Voyage or Employment: Yachting Cruise. Foreign, begin van de reis: 28 november 1925 - einde: 20 oktober 1927. Blijkens het eveneens bewaarde "Agreement and Account of Crew of a Yacht", 1927, heet de eigenaar: Godfrey Herbert Williams Esq., le Pie Vallon (sic), St. Lawrence, Jersey, Channel Isles (4).

We hebben ook de beschikking over het "Agreement, etc.", ditmaal voor 1933, waaruit wij de volgende gegevens puren (5):

- naam van het jacht: *Surprise*
- officieel nummer: 106.004
- geregistreerde haven: Jersey
- jaar van registratie: 1928
- nominale paardenkracht van de machines: 475 (er werd sinds 1924 stookolie gebruikt)
- eigenaar: J.A. McCandlish, 27 St. James Park, Londen
- aantal zeelieden: 22
- kapitein: S. Chambers

Door Lloyd's opgenomen en geklasseerd: 100 A 1; kenmerkend signaal: M L X Z

Er kwam weer oorlog. Opnieuw eiste de Royal Navy het schip op als *H.M.S. Armoured Yacht*, al behield ze haar naam *Surprise* en kreeg ze, in het "Lloyd's Register" de betiteling mee van Flagship Mediterranean Fleet en werd als eigenaar "Axa Investment" vermeld.

Op 28 februari 1942 vertoefde ze ergens voor de rede van Lagos (Nigeria). Een ramp, noodlottig zoals spoedig duidelijk werd. Per ongeluk vatte het vaartuig vuur, zo erg dat het niet meer te redden was. De *Surprise* gleed op haar zijde en kapseisde helemaal! (6)

Vergaan. Tenware... Er is een tot nu toe niet op te lossen contradictie. Want nog tot in 1950 werd ze door Lloyd's verder vermeld als jacht, hierin nagevolgd door drie publicaties (7). Van dan af geen enkel "teken van leven" meer... Het fiere, ex-koninklijk jacht *Alberta* was de zeevaartgeschiedenis ingegaan.

Noten

- (1) AUDENHAEGE, L. van: *op. cit.*, p. 102
- (2) *Echo d'Ostende*, 9 mei 1912
- (3) Memorial, University of Newfoundland, Maritime History Archive (Canada). Official Log Book N° 3 (1927)
- (4) *Ibidem*: Agreement and Account of Crew of a Yacht (1927)
- (5) *Ibidem*: Agreement, etc. (1933)
- (6) (Dankbaar werd ik meegegidst door) Warneck, P.: *Comment mourut l'Alberta: escorteur de convois et chasseur de sous-marins, pendant les deux dernières guerres*, in: *Marine*, april 1951, p. 6
- (7) - HOFMAN: *The Steam Yachts*
 - LABARRÈNE, A.: *Les grands yachts*
 - CRABTREE, Reginald: *Royal Yachts of Europe*