

Synthèse de la participation de la Flotte Marchande Belge aux événements de 1939 - 1945

Conférence donnée le 16 octobre 1951
par M. Paul E.R. SCARCÉRIAUX, Membre de l'Académie de Marine.

AU 3/9/1939 la flotte marchande belge comprend 84 navires de mer.
Du 3/9/1939 au 2/9/1945, les acquisitions diverses totalisent 41 unités.

Au cours de cette période, les pertes par toutes causes atteignent 77 navires.

Ainsi donc, la flotte marchande belge a vu s'inscrire 135 navires pendant cette même période. Il va de soi qu'elle n'a jamais compté 135 navires en service en une fois et au même moment.

D'ailleurs le détail de ce chiffre s'établit comme suit :

Acquisitions : au 3/9/39	94	navires
du 3/9/39 au 9/5/40		
(Période de neutralité) ...	17	»
du 15/5/40 au 31/12/40	0	»
1941	3	»
1942	10	»
1943	4	»
1944	2	»
1945 jusqu'au 2/9/45	5	»

Total 135 navires

Dans ces chiffres ne sont pas compris les coques en construction pendant l'occupation pour compte allemand, saisies dans les chantiers belges en 1944 ; par contre les navires belges récupérés en Allemagne y sont inclus.

Les pertes se détaillent comme ceci :

du 3/9/39 au 9/5/40	= 11 navires
du 10/5/40 au 31/12/40 ...	= 15 »
1941	= 16 »
1942	= 14 »
1943	= 5 »
1944	= 10 »
1945 jusqu'au 2/9/45	= 6 »

Total	= 77 navires

*
**

Ce qui précède est un aspect des choses, ce qui suit en est un autre.

*
**

A la date du 2/9/1945, des 94 navires existant au 3/9/39, 35 seulement survivent.

59 soit 62,7 % se perdent

35 soit 37,3 % survivent.

Des 41 navires acquis du 3/9/39 au 2/9/45, 22 seulement survivent.

19 soit 46,3 % se perdent

22 soit 53,7 % survivent.

Du chiffre total = 135 navires,

77 soit 57 % se perdent

58 soit 43 % survivent.

Il faut dire que plusieurs de ces navires survivants nécessitent des transformations radicales avant de reprendre leur trafic commercial.

L'analyse de la perte de ces 77 navires donne les détails suivants :

Du 3/9/39 au 9/5/40 (Période de neutralité) :

- 4 par échouage,
 - 2 par mine,
 - 1 par collision,
 - 1 par naufrage,
 - 1 par torpille,
 - 1 attribué à une mine,
 - 1 par cause inconnue, probablement échouage,
- ce qui donne un total de 11 navires.

*
**

Du 10/5/40 au 2/9/45 (Période des hostilités jusqu'au V-day) :

- 1 disparu, cause probable : bombes d'avion,
 - 1 disparu, cause probable : torpille,
 - 8 par bombes d'avion,
 - 3 par collision,
 - 2 par naufrage,
 - 30 par torpilles,
 - 2 par canon de sous-marin,
 - 1 sabordage volontaire,
 - 1 capturé par corsaire,
 - 1 collision avec épave,
 - 3 par mines,
 - 1 par torpille d'avion,
 - 1 par échouage.
- Ce qui donne un total de 55.

*
**

Lors de l'occupation des ports français, 15 navires belges qui y avaient été abandonnés, furent saisis par l'occupant. De plus, 7 navires en construction en Belgique au 10/5/40 furent saisis ; leurs contrats ayant été obligatoirement transférés à la marine allemande. Un navire en construction en Suède lui fut livré à l'achèvement.

De ces 23 navires, onze furent perdus comme suit :

- 4 par bombes d'avions alliés,
- 2 par explosifs allemands,
- 3 par vedettes rapides alliées,
- 1 par échouage,
- 1 par artillerie terrestre alliée.

Les 12 autres ont été récupérés en divers stades d'avarie ou d'achèvement.

L'ensemble restitue le chiffre de 77 navires perdus.

*
**

Au 10/5/40 nous avons exactement 100 navires. Ce chiffre se décompose comme suit :

21	navires	de moins de 5 ans
4	»	de 6 à 10 ans
12	»	de 11 à 15 ans
18	»	de 16 à 20 ans
16	»	de 21 à 25 ans
5	»	de 26 à 30 ans
14	»	de 31 à 35 ans
10	»	de plus de 36 ans

Total : 100

*
**

Répartition par tonnages :

24	navires	de moins de 1000 T.
12	de	1000 à 2000 T.
7	de	2001 à 3000 T.
3	de	3001 à 4000 T.
13	de	4001 à 5000 T.
14	de	5001 à 6000 T.
3	de	6001 à 7000 T.
14	de	7001 à 8000 T.
4	de	8001 à 9000 T.
1	de	9001 à 10.000 T.
5	de +	de 10.000 T.

Total : 100

*
**

L'ennemi envahit le territoire le 10 mai 1940. Les capitaines des navires à la mer en sont informés par un message radio qui contient un chiffre conventionnel. Ce chiffre les autorise à ouvrir un pli scellé que renferme le coffre-fort du navire. Ce pli leur donne les premières instructions, quant à leur destination, camouflage, feux de navigation, etc...

Le 17, l'ordre de réquisition générale de la flotte marchande belge est téléphoné de Bruxelles à l'Ambassade de Belgique à Londres, laquelle, à son tour, informe les Ambassades, Légations et Consulats dans le monde entier. L'Ambassade de Paris est prévenue par les soins de Bruxelles.

Un seul de nos Armements échappe à la réquisition et voici pourquoi nous nous arrêtons ici un moment.

La United States Lines exploite une ligne qui réunit New-York aux principaux ports européens de l'Atlantique.

Quelques jours après, le 27.10/39, le Président Roosevelt interdit aux navires américains de circuler dans les eaux déclarées dangereuses par les belligérants.

Touchée par cet édit, la U.S.L. est contrainte de suspendre ses opérations.

Une solution est trouvée. Il se constitue à Anvers la Société Maritime Anversoise qui reprend 8 de ces navires américains, les débaptise et à chaque escale remplace une partie des équipages, par des Belges. Mais la succession rapide des événements ne lui permet pas d'achever ce programme.

Il y a peu d'exemples d'un armement liquidé d'aussi magistrale façon. Car de ces 8 navires, qui pourtant sont des unités de 7500 tonnes environ, 5 sont coulés au cours des 5 premiers mois de la guerre, le 6ème en décembre 1940 et le 7ème en avril 1941. Seul le 8ème survit.

Contemplons en pensée ce miraculeux survivant.

Il fit les convois de Russie, de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Indien, sans oublier ceux de la Méditerranée. Il est à Alger, en Sicile et à Naples. Il passe au travers de tout sans une égratignure et sans un blessé ; il fut le seul de tous nos navires à pouvoir écraser un sous-marin sous sa quille. En effet U.175 est achevé au canon par l'escorte du convoi.

Si ces navires échappèrent à la réquisition belge, il en est 4 autres qui bien que réquisitionnés régulièrement furent arbitrairement transférés par leur propriétaire, la Gulf Oil Corporation, de New-Jersey, au pavillon panaméen.

Les navires belges furent rapidement affrétés par un organisme central britannique dénommé d'abord Ministry of Shipping et ensuite Ministry of War Transport, en abrégé MoWT.

Cette organisation qui gère la totalité du shipping anglais et allié, sauf les navires américains et soviétiques, est quelque chose de littéralement formidable. En d'autres termes, il s'agit du pool des navires marchands. La direction est assumée par un petit nombre de fonctionnaires britanniques de carrière, assistés d'un grand nombre de personnes issues du monde du shipping anglais, particulièrement du tramping.

Les navires sont répartis en cinq divisions principales :

1°) les caboteurs ;

2°) les cargos ordinaires non affectés à une ligne régulière en temps de paix ;

3°) les cargos rapides ou spéciaux parcourant des lignes régulières en temps de paix ;

4°) les pétroliers ;

5°) les navires à passagers loués en coque nue et qui dépendent du Sea Transport, agissant pour le compte de l'Admiralty, pour le transport de troupes.

Le MoWT coordonne la totalité des transports, mais a pris la sage précaution de laisser le soin de la besogne matérielle à chaque armateur. C'était donc bien à eux qu'incombait de maintenir les navires en état de naviguer sans quoi la location était automatiquement suspendue.

Ce qui précède se résume en deux points :

1°) L'armateur est tenu de louer son navire au MoWT, rien qu'à lui et à des conditions stipulées. Il est aussi tenu, dans son propre intérêt, à veiller à ce que son navire soit efficient.

2°) Le MoWT agit comme ceci : selon les besoins militaires ou de l'industrie de guerre ou du ravitaillement de la population, il envoie les navires où il décide, y prendre une marchandise précisée d'avance, pour la transporter par des routes prescrites à un endroit déterminé. Tout le reste incombe à l'armateur.

Voilà comment et pourquoi on fit naviguer les navires. Mais d'autre part, la cadence des pertes éprouvées jusqu'à la fin de 1941 indiquait qu'à ce rythme plusieurs pavillons alliés, réfugiés en Angleterre avec leur tonnage, auraient bientôt cessé d'exister. Expulsés de chez eux, ces alliés ne pouvaient faire construire du tonnage neuf sur

leurs chantiers. Or des chantiers britanniques, la capacité avait été réquisitionnée en totalité dès 1939, tant pour les constructions neuves que pour les réparations de la Navy et de la flotte marchande.

Quant aux chantiers américains, ils étaient encore insuffisants. Surchargés de commandes gouvernementales américaines et anglaises ils n'avaient pas la possibilité d'accepter de nouveaux ordres. Quantité de chantiers abandonnés après la première guerre étaient fébrilement mis en état. De nouveaux chantiers sortaient de terre. Pearl Harbour avait réveillé les Etats-Unis.

La situation paraissait donc sans issue pour remplacer le tonnage perdu.

Il n'y avait qu'un moyen : que l'Angleterre partage avec ses alliés le tonnage neuf construit par elle, et pour elle, sur ses chantiers et ce au prorata des pertes subies par chaque pavillon. Il y avait aussi une autre raison : il fallait résorber la masse des marins qui, ayant perdu leur navire, finissait par peser sur l'économie de guerre de l'Angleterre.

Quels étaient ces navires ? Nous allons voir cela très rapidement.

L'Angleterre avait dû construire vite, standardiser et simplifier à outrance. On était limité par la capacité maximum des chantiers et des usines subsidiaires.

Les cargos standard anglais portaient un nom commençant par EMPIRE. Ils n'étaient pas tous exactement pareils ni de dimensions identiques. On avait eu soin de laisser à chaque chantier ses méthodes de travail, l'utilisation de son outillage et l'équipement des sous-traitants.

Les machines alternatives classiques qui propulsent ces navires à la vitesse de 10 nœuds seulement trahissent incidemment le retard d'adaptation des chantiers et des armateurs anglais aux exigences du progrès.

En effet, l'idée du tramping est restée indéracinable dans la mentalité de l'armateur britannique. A part les grandes compagnies anglaises qui avaient adopté les turbines et les moteurs, tout le reste du shipping britannique restait accroché aux machines classiques alimentées par des chaudières écossaises, chauffant au charbon, donnant 10 nœuds. Certes ces moyens permettent une exploitation peu coûteuse, mais plus de concurrence. De plus, les équipages ne veulent plus, et avec raison, de gages, de conditions de logement, et de confort, appartenant à une époque définitivement révolue.

Disons encore qu'à ces navires neufs offerts en partage, fut ajoutée une assez grande quantité de navires américains, d'occasion, construits entre 1917 et 1921, restés immobilisés depuis des années dans les ports et rivières américains.

La première distribution de navires eut lieu le 15/2/42. La part de la Belgique fut de 7 unités. Il s'agissait de ce que l'on appela dans la suite la première tranche.

La seconde fut distribuée en février 1943. Elle se composait uniquement de navires neufs construits en Angleterre et aux Etats-Unis. La part de la Belgique fut de 4 navires.

Il n'y eut pas de troisième tranche.

Cependant, en 1944, nous pûmes acquérir quelques Liberty Ships. Contrairement aux navires des 2 tranches qui avaient été vendus, ces Liberty Ships ne furent que prêtés à la Belgique, et ultérieurement nous pûmes acheter des Victory Ships.

*
**

Voilà pour ce qui concerne les généralités. Voyons maintenant les navires belges de plus près.

Nos navires ont navigué dans toutes les mers, ont été au devant de tous les dangers, ne se sont « embusqués » dans aucun port. Ils ont chargé et transporté ce que le MoWT a mis à leurs bords. Ceux qui n'ont pas péri en route ont ponctuellement délivré leurs marchandises là où le MoWT leur avait dit d'aller.

Ils ont été dans les convois de Russie, de l'Atlantique, de la Méditerranée, de l'Océan Indien, du Pacifique et d'ailleurs. Ils y ont promené notre tricolore fièrement et simplement. Nos caboteurs ont eu une vie de chien à parcourir tous feux éteints les eaux britanniques infestées de mines, de sous-marins, d'avions, de vedettes allemandes, d'épaves, de bancs et de roches.

Ils étaient en Grèce en 1941, y ont apporté des munitions, et des troupes, puis les ont embarquées.

Ils étaient à Tobrouk et à Benghasi en 1941.

Ils étaient au débarquement de l'Afrique du Nord, en Sicile et à Reggio di Calabria, premier port de l'Europas Festung arraché à l'Axe.

Ils étaient au débarquement de Normandie, à celui de Provence.

Ils étaient dans le Pacifique, dans le train d'escadre de la flotte britannique d'Extrême Orient.

Ils étaient à la libération des Philippines et plus tard à celle de Hong-Kong.

C'est l'un des nôtres, le *René Paul*, qui transporta de Lisbonne à Gibraltar 2545 évadés de chez nous. Un autre encore le *Johan* déposa des agents secrets en Afrique du Nord en 1940 et 1941. Nos trois transports de troupes ont magnifiquement contribué à l'effort de guerre : *Léopoldville* a transporté 124.000 hommes, *Elisabethville* et *Thysville* chacun plus de 75.000.

Certains navires comme *Escaut*, *Prince de Liège* et *Prinses Maria Pia*, sous notre pavillon, étaient officiellement immatriculés sur les listes d'auxiliaires de la Royal Navy, comme transports de munitions.

Tous nos navires ont bien servi.

Mais cet effort nous a coûté 77 navires et 885 marins sur 2500 environ.

Les sacrifices en matériel auxquels la Belgique a dû consentir de 1939 à 1945 se traduisent par :

Compagnie Maritime Belge	23 navires perdus sur 31	74,2 %
Armement Deppe	22 navires perdus sur 29	75,8 %
Armement Hermans	7 navires perdus sur 10	70 %
Société Maritime Anversoise	7 navires perdus sur 8	87,5 %
Armement Cockerill	2 navires perdus sur 5	40 %
Belgian Gulf	1 navire perdu sur 5	20 %
Armement Goossens	2 navires perdus sur 3	66,6 %

Six armements possédaient chacun deux navires :

Trois en perdirent un 50 %

Trois le sauvèrent.

Douze armements possédaient chacun un navire :

Sept le perdirent 100 %

Cinq le sauvèrent.

Régie de la Marine 3 navires perdus sur 11 27 %

Pour mémoire :

Ligne Ostende-Douvres 2 navires perdus sur 9 22 %

Ces derniers chiffres ne sont pas compris dans les tabulations du début de cet exposé.

*
**

Passons maintenant rapidement en revue les pertes que nous avons éprouvées.

La Compagnie Maritime Belge perd 23 navires sur 31, soit 74,2 % de sa flotte. En 1945 elle ne possède plus que 8 navires y compris ceux récupérés en Allemagne.

Albertville : coulé par bombes d'avion en rade du Havre, le 11/6/40.

Alex Van Opstal : perdu sur mine près du Shambles L/v, le 15/9/39.

Astrida : naufragé sur la côte Sud Est d'Afrique entre Durban et Port Elizabeth, le 19/3/45 au cours d'un ouragan, avec grande perte d'hommes. C'est une de nos plus grandes catastrophes.

Baudouinville : tombé au pouvoir de la Wehrmacht, anéanti par explosifs le 10/8/44, dans la poche de Nantes.

Carlier : coulé par bombes et torpilles d'avion devant Oran, le 11/11/43 avec grande perte d'hommes.

Emile Francqui : torpillé et coulé le 16/12/42 dans l'Atlantique, au cours d'une tempête, avec grande perte d'hommes.

Indier : torpillé et coulé en 45 secondes dans l'Atlantique dans la nuit du 3/4/1941, 4 survivants.

Jean Jadot : torpillé et coulé au large du Cap Tenès le 20/1/43. Une Lloyd's War Medal for Bravery at Sea a été attribuée au 2ème Officier Paul Damien.

Joséphine Charlotte : coulé sur mine, dans les Downs, le 16/1/40.

Kabalo : coulé au canon par un sous-marin italien dans l'Atlantique le 15/10/40.

Kabinda : perdu par échouage dans les Downs le 10/12/1939.

Kasongo : torpillé et coulé en pleine nuit dans l'Atlantique le 26/2/41.

Léopoldville : torpillé devant Cherbourg le 24/12/44. Coulé avec 770 hommes.

Macedonier : torpillé et coulé dans l'Atlantique le 12/12/40.

Mercier : torpillé et coulé dans l'Atlantique le 9/6/41.

Moanda : torpillé et coulé en de tragiques circonstances le 28/3/43 sur la côte occidentale d'Afrique.

Mobéka : échoué par suite de l'extinction de feux en Mer d'Irlande le 19/1/42.

Moero : perdu en service allemand devant Riga le 22/9/44, par bombes d'avions russes.

Mokambo : torpillé et chaviré devant Freetown le 2/5/43.

Olympier : coulé par bombe d'avion dans l'Atlantique le 31/1/41.

Persier : perdu par torpille en de dramatiques circonstances près de l'Eddystone le 11/2/45.

Piriapolis : coulé par bombe d'avion en rade du Havre le 11/6/40.

Fusilier : une des coques saisies par l'occupant chez Cockerill. Canonné et coulé devant Nimmerstadt par artillerie de terre russe.

Soit : 23 navires.

Survivant : *Copacabana* - *Elisabethville* - *Thysville* - *Katanga* - *Henri Jaspas* - *Mafuta* ; *Atlantier* et *Mar del Plata*, récupérés en Allemagne.

L'Armement Deppe perd 22 navires sur 29, soit 75,8 % et ne possède plus que 7 navires y compris ceux récupérés en Allemagne :

Brabant : torpillé et coulé dans la Mer des Caraïbes le 13/5/42.

Egypte : saisi à Tunis par la Commission d'Armistice Franco - Allemande, passé aux Italiens, puis aux Allemands. Coulé par bombe d'avion à Porec, en Yougoslavie en août 1944.

Escaut : torpillé et coulé en rade de Suez par avion-torpilleur Italien le 3/8/41.

Liège : un des 5 navires libérés conditionnellement par le Cour des prises de Hambourg. Coulé par vedette anglaise en Mer du Nord le 13/3/43.

Louis Sheid : échoué et perdu le 7/12/39 à Start Point.

Luxembourg : torpillé et coulé le 21/6/40 entre Bordeaux et Falmouth.

Portugal : parti de Gibraltar pour Goole le 8/1/41, disparu dans l'Atlantique. Aperçu pour la dernière fois le 11/1/41 à la tombée de la nuit dans l'Atlantique. Il se trouvait déjà en arrière de son convoi.

Roumanie : torpillé et coulé le 24/9/42 dans l'Atlantique. Un seul survivant.

Adour : échoué et perdu par suite de l'extinction de feux sur la côte française le 8/12/39.

Antverpia : coulé par bombes d'avion le 21/5/40 en rade de Boulogne.

Flandres : coulé par abordage dans les Downs le 12/2/40.

Ostende : perdu par explosion de sa cargaison de munitions, dans la Mer d'Irlande le 21/1/43.

Bruges : capturé et coulé par le corsaire allemand Schiff 10 dans l'Atlantique le 9/7/40.

Bruxelles : torpillé et coulé dans la Mer des Caraïbes le 8/6/42.

Gand : torpillé et coulé dans l'Atlantique le 10/5/41.

Anvers : coulé par bombes d'avion près de Rattray Head le 13/11/40.

Belgique : offert par le Gouvernement Belge comme contribution au placement du brise-lames à Courseulles le 10/6/44.

Elisabeth van België : torpillé et coulé dans l'Atlantique le 10/9/42.

Hainaut : torpillé et coulé à l'embouchure du St. Laurent dans la nuit du 5/7/42.

Léopold II : perdu sur mine sur la côte Est anglaise le 23/12/41.

Limbourg : torpillé et coulé en 30 secondes dans l'Atlantique dans la nuit du 29/3/41. Il n'y eut que deux survivants qui furent tués quelques jours après leur arrivée à Liverpool dans le bombardement du 1^{er} Home des Marins, de cette ville.

Florida : Une des coques saisies par l'occupant chez Cockerill. Coulé par la RAF le 2/5/45 en Baltique avec un chargement de torpilles.

Cela fait 22 navires.

Survivent : *Espagne - Lys - Yzer*, récupérés en Allemagne; *Loire - Henri Gerlinger - Garonne - Gironde*.

La Belgian Gulf Oil perdit le *Lubrafol* le 9/5/42 par torpille devant Miami. Ce moteur avait été placé sous pavillon panaméen, comme dit. Ce drame constitue l'une de nos grandes catastrophes. Une Lloyd's Medal for Bravery at Sea a été attribuée au 3ème officier Raymond Van Dorst et une autre au 1er officier John Michaelsen.

L'American Petroleum Company perd son *Ampetco* le 18/9/44 par collision dans la Mer des Caraïbes. Ce drame constitue l'un de nos grands désastres.

La Purfina perd son tanker *Président Francqui* le 29/12/42 dans l'Atlantique. Son capitaine échappé de Belgique, est fait prisonnier par un sous-marin.

La firme Van Heyghen perd son *Gandia* dans d'atroces circonstances, le 22/1/42 dans l'Atlantique, par torpille. Ici aussi nous comptons un de nos grands et de nos plus affreux drames.

L'Armaco perd son moteur *Eminent* sur une mine, dans la Mer d'Irlande le 15/3/42.

La Transmarine perd son vapeur *Arbel* sous les bombes d'un avion allemand, qu'il abat avant de couler, le 12/4/41 sur les côtes de Cornouailles.

L'Armement Goossens perd *Vae Victis* sur une mine près de la bouée d'Adelburgh, le 20/4/42, et *Suzon* par torpille le 1/10/39 à l'ouvert de la Manche.

L'Armement Anversoise perd son *Brabo* le 14/3/42 à l'entrée de Newcastle des suites d'une collision.

La Firme Snauwaert a son *Jacqueline* sabordé à Bayonne par les Allemands en septembre 1944 où il servait d'auxiliaire.

La Sonaco perd son *Bizon* le 8/4/44 par vedette anglaise dans les Iles Anglo-Normandes. Il était en service allemand après avoir été repris par la Cour des prises de Hambourg, bien que libéré par celle-ci.

La Société Maritime Anversoise perd 7 de ses 8 unités :

Ville de Bruges : coulé par bombe d'avion devant Doel, le 14/5/40.

Ville d'Arlon : disparu au cours du massacre du convoi HX 90 dans la nuit du 1er au 2/12/40 au large du Canal St. George.

Ville de Hasselt : torpillé et coulé le 31/8/40 dans les mêmes parages.

Ville de Mons : torpillé et coulé le 2/9/40 dans les mêmes parages.

Ville de Gand : torpillé le 18/8/40 dans les mêmes parages.

Ville de Namur : torpillé le 19/6/40 au large de Bordeaux.

Ville de Liège : torpillé le 13/4/41 dans l'Atlantique Nord. Cette perte constitue l'un de nos plus grands et de nos plus affreux drames.

L'Armement Cockerill perd deux navires capturés par l'occupant :

Diamant : le 20/9/42 sur des roches près de Saint-Hélier, au cours d'une tempête.

Turquoise : le 18/6/42 poursuivi par des vedettes anglaises est contraint de s'éventrer sur les roches entourant Port en Bessin.

L'Armement Hermans perd 7 navires sur 10 :

Adolphe Urban : quitte Swansea pour Drogheda le 7/3/41 et disparaît en Mer d'Irlande. Il a vraisemblablement été coulé par bombes d'avion. Un canot contenant 2 cadavres s'échoue dans la rivière Shannon à près de 400 milles de là.

Charles : s'échoue et se perd le 2/2/40 près de Whitby.

Meuse : disparaît le 18/1/40 aux environs des Haisborough Banks.

On retrouve un radeau avec des cadavres gelés.

Marguerite : coulé par collision de nuit en convoi le 15/2/41 devant Flamborough Head.

Yvonne : coulé sur une mine le 12/6/40 dans les Downs avec nombreuses pertes de vies humaines.

Quenast : sombre en Mer du Nord au cours d'une tempête le 26/11/39.

Rosa : saute sur une mine le 12/12/39 devant l'entrée de la Tyne.

L'Armement *Verschueren* perd son *Pallierter*, le 1/2/41 par mauvais temps au large de la Mersey, sa cargaison ayant ripé.

Plouvier Maritime perd son *Alca*, réquisitionné chez Boel, par l'occupant, qui l'utilise comme Sperrbrecher n° 185, *Hansburg*, alors qu'il se trouvait dans la cale-sèche 5 de Wilhelmshafen au cours du bombardement aérien du 12/4/45.

L'Armement *Vloebergs* perd son *Johan* dans l'Atlantique, le 5/9/41, par explosifs de sous-marin. Il avait été vendu à réméré, naviguant sous pavillon panaméen et sous le nom de *Trinidad*.

Enfin, la Régie de la Marine perd trois Empire Ships de la 1ère tranche :

Belgian Airman : dans l'Atlantique par torpille le 14/4/1945.

Belgian Fighter : au Sud du Cap de Bonne Espérance, par torpille, le 9/19/42.

Belgian Soldier : par torpille dans l'Atlantique le 2/8/42.

*
**

Terminons en disant que la ligne Ostende-Douvres, dont les unités n'entrent pas dans les tabulations du début de cet exposé, perd deux de ses paquebots :

Prince Philippe : paquebot neuf évacué inachevé de Hoboken en Angleterre le 13/5/40, coulé par collision en Mer d'Irlande, dans la nuit du 15/7/41.

Prince Léopold : péri sur une mine, près du Nab Tower le 29/7/44.

Tous deux étaient au service britannique et naviguaient sous le White Ensign.

*
**

Plusieurs de nos navires furent gravement avariés par faits de guerre, mais survécurent à leurs blessures. Citons au hasard :

Marie Flore, en convoi, dans la nuit du 4 au 5 avril 1941, reçoit une bombe qui lui tue six hommes sur onze. Le navire est en feu, sa

coque percée de larges déchirures, heureusement toutes au-dessus de la flottaison, mais cependant tout près de celle-ci. Par bonheur la mer est d'huile, ce qui permet de le remorquer dans le petit port de Padstow où les pompiers viennent à bout de l'incendie tenace.

Mokambo est torpillé en convoi le 2/6/41, sa cale prend feu et le feu se situe sous un chargement de munitions. Le capitaine Das-seville témoigne d'une conduite héroïque. Aidé de quelques volontaires il éteint l'incendie puis rentre le navire par ses propres moyens en Angleterre.

Le tanker *Alexandre-André*, dans la nuit du 3 au 4 août 1941 sort de Suez. Un avion torpilleur italien l'aperçoit, plonge et lui lance une torpille qui détonne sous la flottaison avariant gravement le navire heureusement dégazéifié et déchargé. Le navire reste de nombreux mois en réparation à Massawah et à Bombay.

Plus tard, le 15 mars 1944, au mouillage de Naples, le tanker reçoit une bombe qui le frappe à l'avant. Les réparations à Gibraltar prennent quatre mois.

Le vapeur *Katanga* saute sur une mine acoustique, dans la Mersey, le 26/10/40. Il est ramené à Liverpool et réparé sous les bombardements.

Le vapeur *Henri Jaspar* en détonne une autre devant Cardiff le 8/2/41. Il est rentré à Cardiff et réparé sous les bombardements.

Le moteur *Mar del Plata*, s'éventre sur une mine en 1945 alors qu'il était au service allemand. Il est rentré et réparé.

Lors des violents bombardement aériens de Liverpool en 5-41, le s/s *Jean Jadot* a ses superstructures soufflées par le déplacement d'air que provoque l'explosion colossale du vapeur *Malakand*, qui, chargé de 7.000 tonnes de munitions, reçoit une bombe qui le volatilise. Il faut dire que le *Jean Jadot* avait déjà dû se réfugier au milieu d'un bassin, car sa peinture coule sur les flancs par suite de l'intense chaleur dégagée par les hangars qui brûlent sur tous les quais. Dans d'autres bassins se trouvent les *Mobéka* et *Gandia*. Ce dernier reçoit une volée d'incendiaires sur ses ponts. Le s/s *Léopold II* amarré dans un autre bassin encore est transpercé par une explosive à retardement qui s'arrête dans la vase du bassin. Tous les hangars brûlent autour du navire. Il faut le déhaler.

Lors des bombardements de Londres, en 9/40, les vapeurs *Anna* et *Sambre* sont incendiés dans les Surrey Docks puis chavirés. Le tanker *Président Francqui* lui aussi est incendié d'un bout à l'autre. Tous sont réparés.

A Rouen, en 5/40 le vapeur *Liège* reçoit enfin ordre de sortir du port et de faire route sur Le Havre. Au moment où il fait route, en compagnie d'autres navires, le pont Boëldieu saute derrière lui, lui envoyant une avalanche de pierres de construction de toutes tailles, tandis que devant lui le pont transbordeur saute à son tour immobilisant tout le shipping qui s'apprêtait à faire route.

A Anvers, le 10/5/40, le *Elisabethville* amarré au Steen reçoit une bombe qui lui défonce des tôles à l'arrière, provoquant une voie d'eau. Des quartiers de lard gras appliqués sur la blessure et solidement épontillés, permettent au paquebot d'arriver en Angleterre où il est réparé.

Pour ne pas allonger cette énumération, limitons là ici.

*
* *

C'est le vapeur *Jean Jadot*, sous le commandement du capitaine Prié qui entre le tout premier à Alger le 8/11/42 au matin; c'est le *Prince de Liège* qui, sous le commandement du capitaine Gérard, entre le tout premier dans le tout premier port libéré d'Europe : Reggio di Calabria, le 6/9/43. Là, au cours d'une cérémonie d'une grandiose simplicité, le Maréchal Montgomery lui-même est venu serrer la main de l'équipage belge du capitaine au garçon de mess.

Revenant quelque peu en arrière, il faut savoir que lors de la première conquête de Benghasi par le Général Wavell en 1941, le premier navire à y entrer fut notre moteur *Escaut* sous le commandement du capitaine Adam.

Lors du débarquement de Normandie, dans les premières heures du 6/6/44 nous voyons volontairement s'échouer sur le sable à nouveau français nos moteurs *Marcel* et *Marie Flore*, le vapeur *Marie* et d'autres encore tous chargés d'essence en Jerry-cans.

Si certains de nos navires furent les premiers à entrer ou à arriver dans les lieux devenus historiques, certains d'entre-eux furent aussi les derniers à en évacuer d'autres. Nous voyons le moteur *Johan* quitter furtivement Dordrecht le 10/5/40 à midi alors que du pont du chemin de fer, occupé par les parachutistes ennemis le tir des armes

automatiques s'est ralenti. Nous voyons le *Brabo* quitter Anvers le 14 mai, dernier navire à sortir du port. Nous devons à l'énergie du chef mécanicien Van Bauwel de nous avoir épargné la honte de laisser ce navire intact à l'ennemi.

Nous voyons le célèbre *René-Paul* sortir le dernier du Havre dans la nuit du 13 au 14/6/1940 bondé de réfugiés et de militaires alors que tout saute et brûle autour de lui. Lorsque son capitaine a demandé un pilote, il lui a été répondu qu'il n'y en avait plus et qu'il verrait assez clair à la lueur des incendies pour arriver en rade. Nous savons quel fut son service de Lisbonne à Gibraltar.

Voilà quelques cas illustratifs. Il y en a d'autres, beaucoup d'autres.

Nos marins et nos pêcheurs ont abattu 7 avions allemands.

Le temps manque pour parler du travail magnifique réalisé par nos pêcheurs. Mais il ne faut pas passer sous silence leur impressionnante participation à l'évacuation, sous le feu, de Dunkerque, et celle d'autres ports français : Calais, Boulogne, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Cherbourg, Brest et La Pallice.

*
**

Aucune armée ne peut vivre ni combattre sans ravitaillement. Quels que soient ces approvisionnements, quelles que soient les matières premières indispensables à leur fabrication, les uns et les autres constituent les principaux transports effectués par les marines marchandes pour les armées, pour les flottes de guerre et pour le peuple travailleur.

Les marins marchands sont cependant ceux-là seuls qui apportent à ces armées et à ces flottes, tout et plus encore de ce dont elles ont besoin pour vivre, pour combattre et pour vaincre.

Il faut que le Belge rend à nos marins l'hommage qui leur est dû. Parmi eux, il y a de sublimes héros. Nos gens de mer appartiennent à ce que les Anglais appellent le *Silent Service*. Ce sont les meilleurs d'entre-nous et leur métier est un des plus beaux qui soient au monde.

Il faut que le Belge sache qu'à côté du courage de nos Résistants, de la bravoure de nos Soldats et de l'abnégation de nos Prisonniers Politiques, nos équipages marchands, contre les vents et les raz de marée de la guerre, ont fait honorablement flotter notre pavillon sur toutes les mers, sans interruption ni défaillance, de septembre 1939 à septembre 1945.