

n.v. PALERTRADE s.a.

INTERNATIONAL TRADING

Ch. ERGO

Torenblokstraat, 8 - B 2610 ANTWERP (Wilrijk) - België
Phone: +32.3.449.52.49 Fax: +32.3.449.09.1

To:

Attn: M^r G. Even

Fax nr: 00 352 23 620 581

Date: 09.01.02

Number of pages (including this front-page): 11

Aujourd'hui nous a quitté

Monsieur Marcel GOERGEN

Capitaine au Long Cours

Ancien combattant 1940 - 1945

Président d'honneur du "Belgian Shipmasters Association Besma"

O.V. Fratémisation des Marins Belges de la Marine Marchande

Chevalier de l'Ordre de la Couronne

Chevalier de l'Ordre de Leopold II

Médaille d'or de l'Ordre de la Couronne avec palmes

Marque d'Honneur Maritime 1940 - 1945

Médaille Commémorative 1940 - 1945

Chevalier de l'Ordre de Mérite du Grand-Duché de Luxembourg

Croix de Guerre du Grand-Duché de Luxembourg

Honoré de différentes décorations

Membre du Cercle des Luxembourgeois d'Anvers

Membre de Probus Antwerpen-West

Epoux de Madame Hélène VAN CRAENENBROECK

né à Niederaanven (GD Lux.) le 7 novembre 1910 et décédé à l'hôpital St. Augustinus à Wilrijk le 8 juin 1997, réconforté par les Sacraments des malades.

Ont la profonde douleur de vous faire part :

Francis (†) et Christiane ERGO - GOERGEN,

Daniel et Françoise GOERGEN - DUEZ,

ses enfants,

Pascal ERGO et

Alex ERGO et Laurence LEVAQUE

Nathalie GOERGEN, Johan AUGUSTYNS et Thomas,

Ann GOERGEN et Danny HUGENS,

Sophie GOERGEN,

ses petits-enfants et son arrière-petit-fils,

Ses belles-sœurs,

Les neveux, nièces et apparentés,

Les familles GOERGEN et VAN CRAENENBROECK.

Le service funèbre sera célébré à l'église St. Bayo, St. Bayoplein à Wilrijk, vendredi le 13 juin 1997 à 11 heures, suivi de l'incinération au Crématoire d'Anvers.

Réunion à l'église.

La dispersion des cendres aura lieu au cimetière Steylenck dans l'intimité familiale.

Réunion à l'église.

La dispersion des cendres aura lieu au cimetière Steylnock dans l'intimité familiale.

Les personnes désireuses de témoigner leur sympathie sont invitées à verser leur don au numéro de compte 210-0485000-52 (avec la mention M.G.) de Médecins sans Frontières.

2610 Wilrijk, Torrenboksstraat 3
2550 Koutich, Antwerpsesteenweg 85

- 12 -

It is with gratitude that we reproduce this article from our colleague Captain André LAFFUT. (ECHO Sept.1997.)

IN MEMORIAM - CAPTAIN MARCEL GOERGEN.

Captain "Marcel Goergen" was the First President of BESMA, task that he assumed with devotion and serenity, during the first four years of our Association.

Marcel Goergen was born at Senningerbeg, (Gr.D.Luxembourg) on 2 November 1910 enjoying a carefree youth at the familial home. In 1923, he studied at the Luxembourg "Ecole Industrielle et Commerciale" to work later in the Banking Sector.

He would have loved to be admitted in the Belgian aviation corps but could not, due his Luxembourg nationality. However he obtained later his certificate of tourist aircraft pilot, which shows his will to fight in order to reach his goals.

He very often visited the port of Antwerp, and in 1930, he succeeded to embark as Ordinary Seaman on the S/S Luxembourg from Armement Deppe, not knowing that he had met his doom.

Shortly later he boarded the schoolship "MERCATOR" as A.B. and in early October 1933, he entered the Navigation School at Antwerp where he obtained his Mate certificate in 1935.

He sailed on tanker vessels from 1935 till 1939 in quality of third, second and chief mate, and obtained his "Master's certificate" in October 1939.

He left Antwerp on February 1940, with the M/S "GOOD GULF" and then came war. The Belgian Tankers were summoned by the American Government, and after many adventures, he succeeded to rejoin the "Belgian Manning Pool" at Liverpool.

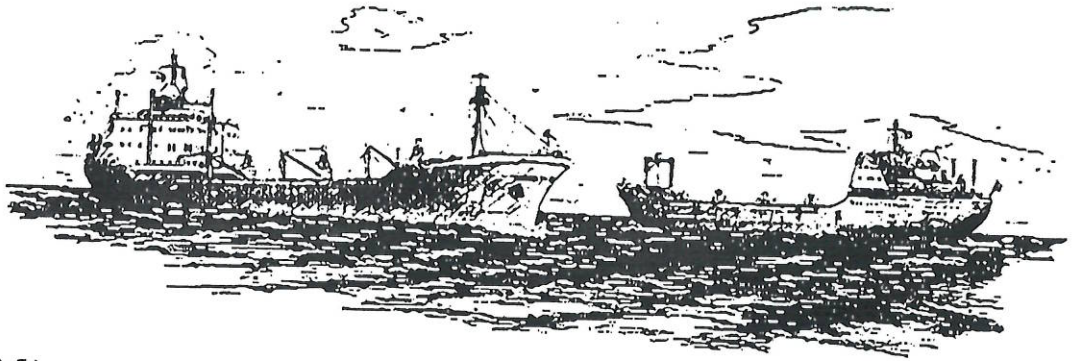
In January 1943, he is chief mate on the M/S Mokambo, when the vessel is torpedoed south of Freetown on May 1st 1943.

The vessel does not founder immediately and is towed up to the entrance of Freetown where she sinks.

Marcel Goergen is then acting timely as pilot, in the port of Freetown, to be sent later to the Belgian Congo, where he enlist as chief mate on board the S/S ASTRIDA.

After 15 months of continuous services aboard

alist as chief mate on board the Belgian Congo, where he
 After 15 months of continuous services aboard, he rejoined
 ngeland in January 1945. (The S/S ASTRIDA will be torpedoed
 and brought to sinking on her following voyage,
 - with heavy tolls in human lives.)
 On 6 February 1945, finally, Captain Marcel Goergen could
 turn back to Belgium on board the S/S Belgian Captain, for
 well deserved leave.



After several voyages all on tanker ships, Captain Marcel Goergen received the command of the S/S Ampetco, and in July 1948, he was granted the Belgian Nationality allowing him to carry on his duties as Master on Belgian vessels. In 1952 he entered in service at Armement Deppe, where he commanded several vessels and in particular the S/S BELVAUX from EXMAR.

In 1959, he was appointed to survey the construction of the newbuild vessels for the young shipping Company UBEM. He commanded further the M/S PATIGNIES from her maiden voyage and further, for a period of over three calendar years, on the St Lawrence Seaway, and the American Great Lakes.

From then on he was seen on practically all vessels of the Company, inclusive the famous well known seafarers "Sea Horse" and "Sea Lion" where once again, he showed his extraordinary seamanship aptitudes.

His last merchant fleet command was on the M/S "Zeebrugge" after which he settled ashore and swallowed his anchor.

But Captain Marcel Goergen did not remain inactive. He practiced several expertises and during the summer holidays, commanded the yacht of "Boelwerf". When this yacht went afire and sunk in the Mediterranean, it was thanks to Captain Marcel Goergen coolness and aptitudes that all the passengers aboard could get off without even a scratch.

A shore he was deeply preoccupied with the fate of his colleagues and beside his presidency of BESMA, he was also active member and later Vice President of the ...

Übersetzung?
 UBEM?

Photo?

A shore he was deeply preoccupied with the fate of his colleagues and beside his presidency of BESMA, he was also active member and later Vice President of the "Brotherhood of the Belgian Merchant Navy Seamen in Wartime".

All those who met Captain Marcel Goergen, either aboard or ashore are unanimous to recognise his high professional qualities. His conscience, his straight judgement and his human approach have served many younger officers who could take advantage of his experience and his innate seamanship.

He continuously defended his profession his ship and or his crew with conviction and was not afraid to express his thoughts as a plain spoken man.

It is for all that, that his memory will forever remain engraved in our grateful thoughts. -

PETROLIERS BELGES SOUS PAVILLON PANAMEEN

L'instauration du pavillon "économique" (ou de convenance) date de la crise économique précédant la seconde guerre mondiale. Les armements enregistrèrent alors leurs bateaux à Panama pour se soustraire aux prescriptions imposées par les services d'inspection nationaux; par la même occasion il leur était loisible de contourner les conventions légales régissant le travail en mer. Les armements en difficulté parlaient d'un "pavillon de nécessité".

Pendant ces années, nombreux furent les armements américains, en particulier les compagnies pétrolières, qui transfèrent leurs unités sous pavillon panaméen. Le gouvernement américain avait promulgué en 1939 la "loi de neutralité" en vertu de laquelle les navires américains ne pouvaient pratiquer de commerce avec les nations belligérantes. → *Kriegsschwende Kaitia*

Les sympathies de Roosevelt étaient manifestement acquises à la Grande-Bretagne. Il résolut d'aider le Royaume-Uni en lui fournissant matériel de guerre et pétrole; mais ses efforts pour modifier la loi de neutralité se heurtèrent à l'opposition du Congrès.

Pour sauver les apparences, on en vint donc à mettre un certain nombre d'unités sous pavillon panaméen, tout en les pourvoyant d'équipages alliés. De cette manière, on évitait de heurter de front les Allemands.

Par après, le système Cash and Carry fut adopté par Washington, en guise de compromis, de nature à calmer les appréhensions isolationnistes: dorénavant, marchandises et matières premières pouvaient être fournies à tous les pays belligérants, à condition qu'ils en prennent eux-mêmes livraison et les payent comptant.

C'était bien entendu un coup fourré, menaçant à la chèvre et le chou. En réalité cet arrangement échappait totalement à l'Allemagne dont les cargos n'arrivaient pas à forcer le blocus britannique!

A la mi-quarante-et-une, une capacité d'un million de tonneaux naviguait déjà sous pavillon panaméen.

Dès juin 1940, la Gulf Oil avait l'intention de transférer les quatre pétroliers de la Belgian Gulf Oil Company sous pavillon panaméen, afin d'esquiver la réquisition de la flotte marchande belge. (1)

Pour réaliser un accord tout en maintenant les quatre unités sous pavillon belge, le Belgian Shipping Advisory Committee, en la personne du baron Boël, proposa à la direction de la Gulf d'exonérer les tankers en question de toute réglementation de la location en charte-partie à temps. Le propriétaire aurait eu, ainsi, toute latitude d'exploiter les quatre unités réputées "libres".

Le baron Boël dut attendre le 5 septembre pour recevoir, de la Belgian Gulf Oil Company, une réponse dilatoire à sa proposition... du 1er août.

De son côté, la Standard Oil Co refusa de reconnaître la réquisition de ses deux tankers belges par le gouvernement belge, à savoir l'Esso Belgium et l'Ampelco. (2)

(1) Le cinquième pétrolier de la B.G.O.C., l'Alexandre-André, était alors en cale sèche à Singapour. Il navigua constamment sous pavillon belge.

(2) Le M/T Mobercardine (R 79K TJB) dépendant lui aussi de l'American Petroleum Co., à Anvers, a navigué sous pavillon belge de 1925 à 1936. En décembre 1936 ce pétrolier fut transféré à la Panama Transport Co et mis sous pavillon panaméen. L'équipage belge demeura à bord.

Le 18 mai l'Esso Belgium arrive à New York. Trois jours plus tard, le 21, le pétrolier est réquisitionné par le gouvernement belge.

Standard Oil ne manque pas son accord avec cette décision: le 8 juillet, le pétrolier est placé sous la gerance de la Panama Transport Co, filiale de l'Esso Belgium. Le 9 août 1940, les deux unités passent sous pavillon panaméen. Un procès international s'engage entre le gouvernement belge et Standard Oil. Le gouvernement belge soutient qu'il s'agit de bâtiments belges, battant pavillon belge, gérés par une compagnie belge: Standard American Petroleum Co., ayant Anvers, réquisitionnés par le gouvernement belge légalement reconnu et aux Etats-Unis.

Standard Oil argue du fait que sa filiale à Anvers est tombée sous juridiction belge. Les propriétaires, à savoir la Standard Oil Co., dont le siège est à New York, dans l'état de New York, faisant partie du territoire des Etats-Unis, ont en possession de leur propriété.

La thèse belge, mal étayée, fut rejetée par le tribunal. La Standard Oil gagne de cause.

Le 21 septembre 1940 le baron Boël part aux Etats-Unis pour y défendre de la compagnie Solvay, au conseil d'administration de laquelle il appuie aussi chargé de préserver les intérêts du gouvernement belge lors des 120000 grandes entreprises pétrolières Standard et Gulf.

La Gulf Oil a rappelé ses quatre tankers aux Etats-Unis, à Port-Arthur. Le baron Boël est avisé que la Belgian Gulf Oil Co a vendu ses pétroliers à la Standard Oil Corporation et qu'ils ont été enregistrés, à dater du 8 novembre, sous pavillon panaméen.

Mr. E. Groot, qui administrait la Belgian Gulf Oil Co en Belgique, joua un rôle important dans cette affaire en fournissant à la Gulf Oil des informations. Il fit valoir que la soi-disant "réquisition" de la flotte marchande belge, en 1940, n'était pas valide, vu que les armateurs, à condition de demander pour le voyage projeté, pouvaient disposer librement de leurs navires.

Le baron Boël fait partie de velours. Au terme de longs pourparlers avec la Gulf Oil, au cours desquels il est soutenu par le délégué du ministère de la Marine, les deux tankers sont transférés le 13.02.41 à une nouvelle filiale: la Belgian Overseas Transport Ltd, dont le siège est à Panama. Le baron Boël et repassent sous pavillon belge. Par contre, la Gulf Oil pre- tout à fait au sérieux et ne cède pas d'un cran.

Pour sa part la Gulf Oil sollicite l'appui du département d'Etat à Washington. Mellon soutient eux aussi la Gulf Oil dont ils détiennent nombre d'actions.

Boël, agissant sur instructions du ministre Gutt, adopte à présent une attitude. Il signifie aux Américains que ces navires sont réquisitionnés 100% par le gouvernement belge. Il s'assure que ces navires sont belges, par deux fois. Allen W. Dulles et George Lord et obtient deux avocats de premier plan, Allen W. Dulles et George Lord et obtient l'assurance du ministère britannique de la Marine, en la personne d'Ash

(3) Pendant la guerre, Allen W. Dulles, frère aîné de John Foster D., devint le chef du Service Stratégique en Suisse. Il joua un rôle capital lors des pourparlers visant à la capitulation allemande en Italie.

plainte - charge de la Belgian Gulf Oil
Les quatre pétroliers sont mis à la chaîne à Port-Arthur (Texas). Henri Rolin avait rédigé, à l'intention du baron Boël une analyse démontrant l'absence de prescriptions légales concernant la réquisition de la flotte marchande belge. Boël doit se faire expédier, de Londres, une masse de documentation et de textes de lois. Il se plaint amèrement de la lenteur exaspérante avec laquelle les pièces lui sont envoyées.

L'affaire se trouvait au point mort. Les équipages ne tardèrent pas à s'ennuyer sur le bateau relégué au fond d'un port. L'attente laissait à désirer, l'ambiance à bord se détériorait. Des jeunes "disparus" à terre, d'autres décidèrent de rejoindre l'armée belge en Angleterre, mais ne trouvèrent à New York aucune possibilité de passage transatlantique. C'est ainsi que plus tard, nombre d'hommes renrôlèrent sur les tankers de la Gulf, à New York!

Le 13 janvier 1941, les délégués belges adressent au "State Department" une lettre précisant le point de vue du gouvernement belge:
"Aux termes de la loi belge, la vente et le transfert de vaisseaux belges, sans le consentement du gouvernement belge, sont nuls et non-avenus. Mon gouvernement n'a pas donné son accord à la vente et au transfert des quatre vaisseaux en question, n'a consenti n'a d'ailleurs pas été sollicité. Ils restent donc des vaisseaux belges, requis par le gouvernement belge et doivent être réputés tels suivant la loi belge, la loi et la jurisprudence internationale, ainsi qu'aux termes du traité conclu le 8 mars 1875 entre les Etats-Unis et la Belgique".

Le State Department fait poliment remarquer qu'en dépit de l'appartenance de ces unités à une compagnie belge, elles sont en fait propriété américaine et représentent des fonds américains. Au surplus, ces tankers sont d'une grande importance pour l'approvisionnement des Etats-Unis.

Le baron Boël perçoit l'urgence et demande au ministre Gutt d'énoncer un nouvel ordre de réquisition, légal cette fois, de la flotte marchande belge. Pour l'une ou l'autre raison, le gouvernement belge à Londres tergiverse. Ce n'est que le 27 février 1941, près de quatre mois après le dépôt de la plainte au tribunal de Beaumont (Texas), que le recours du gouvernement belge auprès du tribunal est introduit.

L'affaire est finalement plaidée en mars 1941 devant le tribunal du district de Beaumont (Texas) présidé par le juge Randolph Bryant: "le gouvernement du royaume de Belgique, requérant, contre "La Gulf Oil Corporation - m/t Lubra-fol, défenderesse".
L'audition des témoins, parmi lesquels H. Rolin et R. Boël, s'étend du 3 au 15 mars 1941.

Le 3 mai 1941 le verdict tombe. Le juge Bryant établit, sur base des documents belges, que les navires n'ont pas été correctement réquisitionnés: (-4)
-Que la réquisition "téléphonique" du 17 mai 1940, ne peut être considérée comme une réquisition en bonne et due forme.

(4) Que le juge Bryant ait précédemment exprimé son peu d'estime envers le roi Léopold III, ne signifie pas pour autant qu'il ait agi par parti-pris dans cette affaire. Le verdict, juridiquement parlant, était inattaquable.

- Que le gouvernement belge ne dispose pas d'un droit de propriété effectif sur les navires en question.

- Que le gouvernement belge lui-même a négligé d'agir conformément à la jurisprudence belge eu égard à la réquisition des navires marchands belges et n'est par conséquent pas habilité à requérir ces quatre unités.
La requête du gouvernement belge est rejetée et le droit de propriété de Gulf Oil confirmé:

"Etablissons que le requérant (le gouvernement belge) n'a pas droit à la propriété du vaisseau (Lubrafol) et que la requête est rejetée, de même que les trois litiges suspensifs au greffe du présent tribunal, allégués aux tankers Good Gulf, Belgian G et Spidokine".

Le 17 mai, le verdict est enregistré (endorsed) à Sherman (Texas). Nulle part, dans la sentence, n'est évoqué le sort à réserver aux marins belges. Nous ignorons d'ailleurs quelles mesures en la matière furent prises par le gouvernement de Londres.

Notons ici que les équipages furent privés d'indemnité de guerre pendant leur séjour aux Etats-Unis. Par ailleurs, les marins mariés avaient souscrit à des mensualités substantielles en faveur de leur famille en Belgique; la situation imprévue qui s'est créée ne leur laissait, en fin de mois, qu'une somme dérisoire. Un certain nombre de jeunes gens s'étaient déjà esquivés avant l'ouverture qui s'est faite. En cours de procédure, l'équipage se vit interdire, par l'immigration américaine, de quitter le bord.

Dès que le verdict eut été proclamé, quelques officiers et autres membres d'équipage mécontents, réclamèrent un passeport belge. Pour des motifs obscurs leur demande fut repoussée. Dans l'espoir de s'épargner des tracasseries ultérieures, le reste de l'équipage en fit un assortiment de clochards (benchcombers) fut rassemblé pour être envoyé en Espagne. Finalement un pavillon panaméen.

Les équipages clairsemés et les quatre pétroliers repartirent en mer. Pour les marins belges demeurés à bord, ces péripéties eurent de graves conséquences: les cotisations sociales revenant à la Caisse d'Assistance ne furent plus retenues sur leurs gages. Par conséquent, plus tard, la navigation sous pavillon étranger ne fut pas prise en considération pour le calcul de la retraite belge, non plus que pour la rente de navigation en temps de guerre!

Les frais du procès s'élevèrent à 96.000 dollars, somme fabuleuse à l'époque, dont 2/3 à charge du gouvernement belge et un tiers supporté par la Grande-Bretagne (Ministry of Shipping).

Indigné, le comte van der Straten-Ponthoz, ambassadeur à Washington, écrivit au ministre Gutt que le juge Bryant, magistrat étranger, n'avait pas à se mêler de formalités belges. Remarque un tant soit peu naïve, vu que les débats judiciaires portaient précisément sur la validité des "formalités" belges!

Le gouvernement belge fit appel du jugement. Mais le Ministry of War Transport britannique se désolidarisa de cette épineuse affaire. Le Département d'Etat fit pression sur les Belges: le 10 février 1942 le recours en appel fut retiré. En mars 1944, le ministre des Transports, Balthazar, proposa un compromis relatif aux quatre tankers de la Gulf Oil. En 1946 son successeur E. Rongvaux renonça à toute poursuite à venir.

En septembre 1949 le Belgian Gulf et le Spidolème repassèrent
suivis en décembre de la même année par le Good Gulf.
Soulignons en conclusion qu'en Belgique occupée, ce point de
retentissement. Lorsque le paquebot Baudouinville fut déclaré au
Tribunal des Prises de Hambourg, le secrétaire-général des Tra
contesta cette décision. Il argua que, d'après la loi belge, il
pas été réquisitionné.

Dans son argumentation, il s'est vraisemblablement basé sur
jugement, à propos des pétroliers de la Gulf Oil, dont il adm



Photo 2

guerre (War Bonus) cessait d'être payée à partir du onzième jour au port. Les hommes qui avaient prévu un versement important adressé à leur famille en Belgique, se retrouvaient à court d'argent. Le mécontentement était général et la vie à bord devenait insupportable. Toutes sortes de rumeurs se répandaient. Certains affaiblément l'indifférence et s'inclinaient devant l'inévitable. D'autres s'opposaient irréductiblement au changement de pavillon. La frustration croissait, entraînant d'aigres discussions et des tracasseries réciproques. Le moral baissait au-dessous de zéro. Le résultat de ce gâchis fut qu'un certain nombre d'officiers et d'hommes d'équipage abandonnèrent le navire avec l'intention de se rendre en Grande-Bretagne. Mais à New York ils ne purent se procurer de titre de passage. Quelques-uns furent internés à Ellis Island.

De temps en temps nous reçûmes la visite du consul de Belgique à Galveston, Mr. Baudoux. Il nous adjura de ne pas quitter le bord et nous assura que les pétroliers resteraient sous pavillon belge et ne tarderaient pas à reprendre la mer. Les seuls à se solidariser, jusqu'à former bloc, furent les capitaines, tous quatre pétroliers. Chaque jour ils se rendaient au bureau de la Gulf Oil.

Le consul, réalisant qu'il est contrecarré par les capitaines, leur propose, dans l'espoir de les faire revenir à de meilleurs sentiments, de se réunir un dimanche matin à l'hôtel Goodhue pour procéder à un tour d'horizon. Les capitaines marquent leur accord mais avertissent subitement la Gulf Oil. Ils se présentent ponctuellement aux deux avocats de la compagnie, non sans être accompagnés de deux avocats de la compagnie. Le consul demande de s'adresser personnellement à l'assistance à l'intérieur. Là-dessus le consul s'en va sans souffler mot. (En fait il avait l'intention d'annoncer que le gouvernement belge avait cité Gulf Oil à comparaître devant le tribunal et que les avocats de notre gouvernement étaient en route vers Beaumont; ce n'est que plus tard que j'ai appris tout cela.)

Quelques jours avant le procès, deux détectives de la Gulf Oil vinrent à com-
rent civilement le capitaine de boucler une petite valise avec vêtements de rechange et effets de toilette et de les accompagner. Les quatre capitaines furent logés ou plutôt "internés" à l'hôtel Edson à Beaumont, où ils demeurèrent sous surveillance constante de détectives et coups de tout contact avec le monde extérieur. Ils étaient libres, bien que sous surveillance, de circuler à l'intérieur de l'hôtel, mais ne pouvaient en sortir.

La délégation belge s'installa à l'hôtel Beaumont.

A partir de l'ouverture du procès, les capitaines furent régulièrement amenés en limousine au tribunal et ramenés de même manière à l'hôtel à l'issue des séances. Tant que dura le procès, ce scénario se renouvela chaque jour. Nous ignorons ce qu'ils déclarèrent alors, vu que nous n'étions pas autorisés à nous rendre aux séances. Chaque jour je devais aller à l'hôtel Edson faire rapport sur la situation à bord. Les capitaines étant constamment flanqués d'un détective, je ne pouvais rien communiquer confidentiellement; je ne pouvais même pas déposer une lettre en mains propres.

Tous ces agissements secrets et conciliabules dérobés n'étaient pas de nature à rassurer nos hommes. Pour la Gulf Oil et pour le gouvernement belge, le conflit se jouait

uniquement autour des tankers, les équipages ne craignaient pas. A bord, les gens sentaient méconnus et humiliés. Ils avaient l'impression de vivre dans le vide. Comme il fallait s'y attendre, la Gulf Oil gagna le procès et les capitaines, satisfaits et hommes d'équipage. Ils résolurent de s'adresser au consul de Belgique officier capitaine en mesure de prendre ses précautions. Mais il y avait aussi des casards à bord, qui mettaient l'équipage, une note de service fut remise d'où il ressortait que dorénavant les hommes étaient "détenus à bord".

La surveillance fut renforcée. En sus du deputy-constable, un "deputy-sheriff" fut posté à bord.

Pour comble, les marins se heurtèrent, chez le consul de Belgique, à une fin de non-recevoir: Mr. Baudoux, courtier en colon de son état, était soumis lui aussi à de fortes pressions.

Vint finalement le jour inévitable où le pavillon belge devait être amené et le panaméen hissé à sa place. Les choses prirent un tour quelque peu solennel, en ce sens que le président de la Gulf Oil Co., Mr. Jones et le consul de Panama montèrent à bord.

Les hommes du Good Gulf refusèrent en bloc d'amener le pavillon belge. Il incomba donc au consul de Panama de s'acquitter de cette tâche peu enviable, tandis qu'il maîtrisait avec peine leur colère, nos hommes assistaient à la scène.

Sur le Good Gulf, il n'y avait plus que quatorze Belges. Pour étoffer l'équipage, une bande de gâte-métier de diverses nationalités fut racolée. Dans les journaux de Port-Arthur, on pouvait lire l'annonce suivante: "Engagez-vous à la marine marchande: aucune expérience requise". Les quatre pétroliers approuvèrent et regagnèrent le large.

Comme par le passé, nous naviguons exclusivement entre New York et le Venezuela, mais la vie à bord avait pris une tournure toute différente.

Sur les navires de la Gulf on économisait les provisions, prenant soin de ne rien gaspiller. Au demeurant, tout le monde était bien nourri. Le nouveau steward américain, déversa une corne d'abondance. Des provisions panaméennes s'accu- mulèrent, à tel point qu'il fallut jeter des vivres par-dessus bord pour faire place aux stocks supplémentaires, régulièrement livrés au port.

La plupart des hommes ne restèrent à bord qu'un voyage ou plutôt un demi-voyage. L'un après l'autre, les mécaniciens belges quittèrent aussi le navire.

Le capitaine traitait les officiers belges comme des domestiques, des paillasseurs. Il y avait à bord un 3ème officier américain entre les officiers et des tribulations, le capitaine prenait toujours parti pour ces derniers.

Il y avait à bord un 3ème officier américain. Dès que nous accostions à New-York, il voulait sa valise et rentrait tranquillement chez lui, non sans nous dire: "Voici mon numéro de téléphone, donnez-moi un coup de fil lorsque le bac sera prêt à partir"; Le résultat était que les 1er et 2ème officiers restaient consignés à bord, chargés de tout le travail et de la surveillance du déchargement, sans jamais recevoir un jour libre!

ssèrent sous pavillon belge.

point de droit eut aussi du claré butin de guerre par le des Transports, Mr. Claeys belge, le paquebot n'avait

basé sur le prononcé du il admettait le bien-fondé.

LE PROCES DES QUATRE PETROLIERS BELGES

Lorsque en 1940-1941 le procès impliquant les quatre pétroliers, des articles portant le titre : "the four Belgian Gulf Oil Tankers" régulièrement dans les journaux de Port Arthur et d'Adelphi. Nous avons donc repris ce titre pour le mettre en tête de la réédition. vice-président. Mr. Marcel Goergen.

Je me réjette ici uniquement à mon expérience personnelle à situation à bord des autres pétroliers n'était pas plus enviable. Le 5 février 1940 le *Good Gulf* quitte Anvers à destination (Venezuela) port inconnu pour nous, car nos tankers n'y avaient notre départ, nous entendons chuchoter autour de nous jamais en Europe ?

Ces rumeurs se vérifièrent, car nous avons ensuite toujours de et Punta La Cruz. Au début de novembre 1940, comme nous en route vers le Venezuela, à peu près à hauteur des Bermudes télégramme lui intimant de changer de route immédiate vers Port Arthur, au Texas. Nous ignorions le motif de ce déroutage, le télégramme ne nous fut pas communiqué.

Le lendemain matin, une vive discussion mit aux prises le capitaine. Cet incident nous fournit des informations : le message ordre du gouvernement belge à Londres : "Ralliez port allié le plus proche - Gouvernément Belge - Londres".

Mais les capitaines de la *Belgian Gulf Oil Co* avaient depuis instructions secrètes de la *Gulf Oil Co* d'où il ressortait que s'ils les ordres de la *Gulf Oil*, propriétaire des navires, que les navires neutres dans le conflit européen et qu'en tout état de cause, tenir à l'écart des zones de guerre.

C'est ainsi que le *Good Gulf* mit le cap sur Port Arthur où il fut amarré dans un recoin au fond du port. Le lendemain matin un "U.S. marine" épingle sur la porte de la cabine du capitaine un avis annonçant mis à la chaîne. Désormais un "deputy constable" armé couvrait et nuit.

Alors seulement nous apprimes que *Gulf Oil* entendait faire passer les quatre tankers belges sous pavillon panaméen.

Peu après le *Spidolène* vint s'amarrer le long de notre bord chargé de pétrole brut. Il fut dirigé vers un autre recoin du port rejoignant le *Spidolène*.

Le *Lubrafol* passait à hauteur de Halifax lorsque le capitaine reçut le fax du gouvernement belge. Le capitaine rallia donc Halifax (port allié le plus proche !) mais les Canadiens, qui n'avaient été informés de rien, enjoignirent au *Lubrafol* de regagner le large. Le capitaine, tout à fait perplexe, rejoignit le *Spidolène* pour compléter d'information. Là-dessus le *Lubrafol* partit à son tour vers Port Arthur.

Le bruit se répandit alors publiquement que les quatre pétroliers belges n'étaient plus sous pavillon panaméen.

PETROLIERS

L'instauration du régime monarchique précédait leurs bateaux à l'inspection. Les conventions conclues parlaient d'un "protégé". Pendant ces années, les compagnies pétrolières, le gouvernement belge, de laquelle les nations belligères. Les sympathies (ou l'absence) Il résolut d'attendre mais ses efforts du Congrès.

Pour sauver les intérêts sous pavillon panaméen on évitait de le faire. Par après, le système promis, de nationalités diverses et matières condition qu'ils n'étaient bien entendu. C'était un arrangement économique forcer le blocus. A la mi-quarante pavillon panaméen.

Dès juin 1940, les *Belgian Gulf Oil* la flotte marquée.

Pour réaliser la *Belgian Shipping* direction de la location en et d'exploiter les Le baron Boë Company, un- De son côté, les kers belges pi-

(1) Le cinquième navire sous pavillon belge.
(2) Le *MT Moto* sous pavillon belge.

LES NAVIRES DES "UNITED STATES LINES (S.A. SOMARAN)

Pour les huit cargos des U.S.L. placés sous pavillon belge au début de 1940, on procéda différemment.

Les Américains consentirent à transférer ces unités à une filiale belge aux conditions suivantes :

1. Les navires sont affectés à une ligne régulière entre New York et des ports britanniques.
2. En cas de guerre, ces navires seront exemptés de toute réquisition de la part du gouvernement belge.
3. A l'issue des hostilités les U.S.L. se réserveront le droit de remplacer éventuellement ces navires sous pavillon américain.

4. Les équipages (officiers et autres enrôlés) ne peuvent être exclusivement de nationalité belge.

5. Les navires relâcheront une fois par mois dans un port belge.

Le gouvernement belge, qui avait fait des pieds et des mains pour rester neutre redoutait que dans de telles conditions, l'Allemagne puisse l'accuser de "prêter" des cargos belges pour l'approvisionnement de la Grande-Bretagne.

Les conditions font l'objet de nouveaux entretiens. Les exigences des U.S.L. sont assouplies et l'on arrive à l'arrangement suivant :

1. Quatre des huit cargos assurent un service régulier entre New York et Anvers.
2. Les cargos supplémentaires "libres" ne peuvent en aucun cas transporter de matériel de guerre.

3. Les cargos ne peuvent se joindre aux convois alliés.

4. Pour autant que les circonstances le permettent, les équipages seront graduellement remplacés par des marins belges.

Tout le monde comprit que cette cession n'était qu'un tour de passe-passe pour esquiver les prescriptions de la loi de neutralité américaine. En Belgique, d'aucuns répugnaient à cet arrangement. Le ministre des Transports, Delfosse, se fit vertement lancer au Parlement.

Le 18 février 1940, les statuts de la S.A. Somaran sont publiés au Moniteur. Le U.S.L. détiennent 40 % du capital.

Quant à lui, le gouvernement belge à Londres s'en tint à cet accord et les cargos "Ville" ne furent jamais réquisitionnés.

La décision selon laquelle ces unités ne pouvaient pas se joindre aux convois alliés eut cependant des conséquences tragiques. A la fin de 1940, cinq cargos avaient déjà été coulés par les U-Boote. Un seul des huit, le "Ville d'Anvers", survécut à la guerre.

M/V RUBENS

Le m/v Rubens (2450 t.j.b. - H. Vervlicet), posait un problème distinct. Ce cargo à moteur resta immobilisé pendant toute la guerre, pour cause d'ennuis de machines, à Ponta Delgada (Açores).

La question évidente se pose : pourquoi le gouvernement belge n'a-t-il pas fait réparer ce cargo ? Ou, si cela s'avérait irréalisable sur place, pourquoi ne l'a-t-il pas fait remorquer vers la Grande-Bretagne ?

L'ambiance à bord était empoisonnée, la vie y était devenue si morose, que je me vis obligé de déserter, ce fut pour moi une libération !

C'est ainsi que je pris passage vers l'Angleterre sur le vieux Belgique. A Liverpool j'enregistrai comme 1er officier sur le Mokambo. C'était un bon bac doté d'un excellent équipage. Hélas, le Mokambo fut coulé le 1.5.1943 par l'U-515. Grâce à Dieu, il n'y eut aucune victime à déplorer.

Marcel GOERGEN