

Comment en suis-je venue à m'intéresser à l'Atlas V et à son capitaine, Jules Hentjens ?

Je ne suis pas historienne, même pas liégeoise. Je suis conteuse et c'est en tant que conteuse que j'ai découvert cette histoire palpitante. Je cherchais un héros liégeois à présenter lors d'une conterie. Un bulletin des Volontaires de Guerre d'Herstal portait en première page « L'Atlas V ». Je me suis souvenue avoir lu l'épisode en Bande Dessinée, j'ai cherché plus loin et j'ai fait une ample moisson.

J'ai consulté:

- « L'Odyssée du Remorqueur Atlas V, 3 janvier 1917, de Edouard Dehareng, ImprimerieWagelmans, Visé », - - -.

- « Domiciliés à Bord, de Christine Van Acker, Quorum, Ottignies, 1994 »,

- « Un héros alsacien, Joseph Zilliox, par E. Fauquenot, collection des Annales Patriotiques n° 2, Paris, Desclée e, De Brouwer & Cie, 30, rue St- Sulpice »,

- le n° 45, janvier-février du Musée Herstalien, périodique mensuel d'information des amis du musée herstalien asbl », L'Atlas V, 75 ans après, de Raymond Smeers, reprenant, entre autre, les souvenirs de H Watrin, témoin de l'arrivée de l'Atlas V à Ejsden,

- les numéros 114 et 115 de ce périodique. L' « Anna » en Hollande avant l' « Atlas V » par Raymond Smeers, reprenant, entre autre, les souvenirs de Jean Thonnart, un des organisateurs et passager de l'Anna.

- J'ai consulté Internet, particulièrement le site « Médecins de la Grande Guerre ».

Comme il s'agissait d'Herstal, j'ai pris le bottin téléphonique et j'y ai trouvé des abonnés au nom de Hentjens. J'ai fait le numéro, qui ne risque rien n'a rien. Une dame a écouté patiemment ma demande. Elle répondrait volontiers à mes questions mais me conseillait de prendre contact directement avec Franz Hentjens, fils de Jules. Ce que j'ai fait (qui ne risque rien n'a rien !) et j'ai été magnifiquement bien reçue, et à plusieurs reprises, par Monsieur et Madame Franz Hentjens, qui m'ont ouvert leur mémoire et leur documentation personnelle.

Voilà pourquoi je vous présente :

L'Anna et l'Atlas V, remorqueurs intrépides

A Liège, la Meuse est traversée par le pont Atlas. D'où vient ce nom étonnant ? Il renvoie à une aventure plus étonnante encore, celle de Jules Hentjens capitaine de remorqueur sur la Meuse, capitaine de l'Atlas V, précédée elle-même de celle de l'Anna, qui est moins connue mais qui mériterait tout autant de l'être et d'être célébrée.

Il était une fois la Meuse et les Mosans. Les Mosans, cette tribu qui vit sur la Meuse, le long de la Meuse, qui vit de la Meuse. Transporteurs, commerçants près de l'eau, bateliers,éclusiers, affréteurs, forment un monde à part, des gens qui se reconnaissent entre eux. Liège est la plaque tournante, particulièrement l'écluse Monsin et Coronmeuse.

En ce temps là, au début du vingtième siècle, la plupart des péniches étaient tirées par des chevaux et des hommes.

Au bas de l'échelle, il y avait les « sabots », à traction humaine, des femmes et des enfants, l'homme étant presque toujours au gouvernail. Imaginez, pour chacun, un câble double relié au bateau. On se protégeait avec un tissu épais ou un morceau de cuir, on passait le câble autour des bras et des épaules et on marchait sur le chemin de halage, on tirait. On appelait çatirer à la bricole. On ne pouvait pas transporter un grand chargement, on ne faisait pas beaucoup de chemin, 15 kilomètres maximum. Il fallait quand même les faire ! La cabine était très petite, impossible de s'y tenir debout. Pour dormir, on mettait sa paille où on pouvait. Vie rude et petit profit.

Les mariniers plus riches avaient un cheval, des chevaux. D'autres utilisaient les services d'un remorqueur à vapeur. Au sommet de la hiérarchie, les péniches automotrices, rares encore.

Les enfants de bateliers vont à l'école à Namur, sont pensionnaires à Saint-Ghislain. Leurs parents vont les voir lors de leur passage, parfois de loin en loin.

La famille Hentjens est originaire de Brée, de Maaseik et des environs, elle possédait des sapinières. Le bois était vendu pour le boisage des mines. En 1830 la branche belge et la branche hollandaise se séparent. Les Hentjens belges acquièrent de petits bateaux de 50 tonnes pour le transport fluvial vers Charleroi, Liège, le Nord de la France Ils s'occupent aussi de dragage et du transport du gravier de Meuse. Le grand-père de Jules Hentjens s'installe à Herstal. Les voilà Mosans à part entière.



Le vaillant capitaine

Jules Hentjens est né le 13 février 1883. En 1911, à 28 ans, il devient capitaine de l'Atlas V, remorqueur à vapeur appartenant aux Entreprises Gilman Frères. Il a appris le métier auprès de son père, maître-batelier. Il épouse une mosane, j'aurais envie de dire : naturellement. La femme de Jules, née Elvire Coune, est originaire de Sclayin, Dans sa région, l'argile est remontée des puits, conduite en Hollande pour les fabriques de céramiques.



Madame Jules Hentjens, l'épouse du capitaine de l' « Atlas V » (Livre d'Edouard Dehareng, "L'odyssée du remorqueur Atlas V" – Imprimerie Wagelmans à Visé)

Les péniches qui ont apporté du charbon ont ainsi du fret pour le retour.

Le ménage a deux enfants, Andrée et Franz. Avant la guerre de 14, la famille vit sur le remorqueur. Christine Van Acker raconte que les enfants étaient attachés au bout d'une corde, pour leur donner un peu d'autonomie mais aussi pour les repêcher. Il n'y avait plus qu'à les hâler. Un jour, Franz tombe à l'eau. Ce n'est pas un vrai souvenir, il était trop petit. On lui a raconté qu'il avait choisi un endroit particulièrement nauséabond, une eau noire de poussière de charbon. On l'a repêché et il a eu la parole que retient la sage familiale : un terme énergique, et scatologique ! Jules et sa famille habitent aussi une maison rue des Bayards, tout près de Coronmeuse, par exemple quand Madame Hentjens doit s'accoucher.

Août 1914, la guerre avec son cortège de malheurs et de destructions. Les Allemands occupent la Belgique. Pas toute la Belgique. Il reste un petit morceau libre, de l'autre côté de l'Yser. Les soldats belges s'y battent aux côtés des Alliés.

A Liège, la vie est difficile. Les industries ne sont plus fournies en matières premières, elles ont perdu leurs clients étrangers. Sans compter que les Allemands ont réquisitionné certaines machines pour les amener dans leurs usines en Allemagne. Chômage. Difficultés de ravitaillement. Misère.

- « Venez travailler en Allemagne ! », propagande allemande.

- « Allez travailler en Allemagne, fabriquez des armes et des munitions qui tueront des Belges, des alliés ? » Il n'y a pas beaucoup d'amateurs. Au contraire, un certain nombre de jeunes hommes voudraient rejoindre l'armée belge. Pour cela, il faut quitter le territoire occupé. Par la Hollande, par exemple. Souvenons-nous que pendant la guerre de 14, la Hollande est restée neutre.



Edouard Martial Lekeux

Au début, l'évasion paraît relativement facile. Il existe des organisations aidées par les contrebandiers. Dans « Passeurs d'Hommes », Martial Lekeux raconte qu'une centaine d'homme passaient parfois en une nuit. Cela n'a pas duré. Tout le long de la frontière, les Allemands ont établi une double clôture de barbelés inextricables, doublée d'un fil électrique. Certains essaient de passer quand même. Peu réussissent. La plupart meurent ou sont faits prisonniers. Certains se dissimulent dans la cargaison d'une péniche passant en Hollande. Les Allemands se méfient, sondent avec des barres de fer, envoient du formol. Cela devient de plus en plus difficile. La Meuse est barrée par une chaîne d'acier, doublée d'un câble électrique. Il y a pourtant du trafic avec la Hollande, par exemple du gravier pour les tranchées. Je ne sais pas ce qui était envoyé en Hollande, peut-être du charbon.

L'épopée de l'Atlas V commence par l'aventure quelque peu rocambolesque d'un autre remorqueur, l'Anna. Beaucoup de Liégeois connaissent l'histoire de l'Atlas V, connaissent-ils celle de l'Anna ? La voici résumée d'après le livre « Un héros alsacien, Joseph Zilliox, par E.Fauquenot, collection des Annales Patriotiques n° 2, Paris, Desclée De Brouwer & Cie, 30, rue St- Sulpice ».



Joseph Zilliox, soldat allemand (photo du livre)

Joseph Zilliox est alsacien, donc allemand contre son gré. Il est né à Offendorf, important port sur le Rhin. Lui et tous les siens sont bateliers. Jules Hentjens et lui se connaissent, ils font tous les deux partie de la tribu des « Mosans ». Jules a plus d'une fois remorqué la péniche de Joseph et ils ont sympathisé.

Joseph Zilliox a été mobilisé dans le génie. Le voilà sous l'uniforme allemand, lui qui est français de cœur. Après avoir été blessé dans l'Argonne, il est affecté à Liège au Hafenamnt, le bureau allemand du port, à Renory. Le bureau est dirigé par un officier qui mène la belle vie et n'est jamais là. En second, il y a un feldwebel incompetent et paresseux. Joseph Zilliox fait tourner la boutique.

Joseph est scandalisé par les massacres, les destructions, les exactions des Allemands. Il exprime cette indignation aux Liégeois qui regardent cet « Allemand » avec méfiance. Il dit sa haine des Prussiens, comme il les appelle. Il finit par être écouté, par être populaire. Il sabote et conseille les saboteurs, les capitaines de péniche excédés de devoir travailler pour l'occupant.

Le biographe de Joseph Zilliox raconte qu'un jour, il a montré au capitaine d'une péniche transportant du gravier pour le front, l'endroit où forer un trou dans la coque. Le marinier s'exécute, la péniche commence à s'enfoncer. Affolé, le capitaine fait irruption dans le bureau. Joseph y est seul, il ne peut pas quitter. On cherche l'officier. Pendant ce temps, la péniche s'enfonce. Enfin l'officier arrive. Joseph va sur la péniche, trouve la voie d'eau, à la grande admiration de son supérieur. Une autre fois, il met au point un scénario avec un autre capitaine. Il faut savoir que le Pont des Arches a été détruit par l'armée belge en 14. Le lit de la Meuse était encombré par les débris. On aménage un passage étroit, pour une péniche. D'un côté, se présente la péniche complice. De l'autre, en face, arrive Joseph Zilliox pilotant un remorqueur allemand. Pour éviter la collision frontale, il précipite le remorqueur sur le mur de débris. Il se dédouane facilement. En attendant, le remorqueur est immobilisé par des réparations.

Grâce à lui, des jeunes gens passent en Hollande à fond de cale. Grâce à lui aussi, du courrier va de la Belgique occupée vers les soldats du front de l'Yser. Comme il fait danser l'anse du panier et distribue le pain qu'il a ainsi détourné, cela augmente sa popularité. Il loge chez une veuve qui le chouchoute autant que faire se peut dans ces temps difficile. Il prend ses repas de midi dans un café du port. Il est souvent obligé de se réfugier dans la cuisine pour échapper à tous ceux qui veulent lui payer un verre! On peut dire qu'il est entouré de la sympathie générale

Les Allemands ont réquisitionné les remorqueurs à une date que je n'ai pas pu préciser. Jules Hentjens ne travaillera pas pour les Allemands. Les propriétaires lui remontent que si ce n'est pas lui qui commande l'Atlas, ce sera un Allemand et on n'aura rien gagné. De plus, maladroits comme ils sont, ils vont l'abîmer. Jules se rend à leurs raisons. Mais il sabote. Mais il va le plus lentement possible.

Le 12 avril 1916, Jules Hentjens va à Renory, au Hafenamnt, pour se procurer de l'huile et d'autres fournitures. Là, surprise, il rencontre Joseph Zilliox sous l'uniforme allemand. Les deux hommes se confient leur désir de passer en Hollande et d'aider l'évasion d'autres personnes, qui doivent fuir les Allemands ou qui veulent rejoindre l'armée belge. Zilliox craint d'être renvoyé au front, « tirer » contre des Français, cela il ne le veut pas.

Partir mais comment ? A fond de cale ? Les Allemands ont fini par comprendre et cela est devenu quasi impossible. Et si nous utilisons la puissance d'un remorqueur pour forcer le passage avec un remorqueur ? Jules se charge de recruter des volontaires. Facile, ils sont nombreux. Zilliox fournira le remorqueur. Le remorqueur choisi est l'Anna, 20 m de long, 5 m de large, appartenant aussi aux Entreprises Gilman Frères. Joseph conduira l'Anna. Malgré

son désir, Jules ne peut pas l'accompagner, Madame Hentjens va bientôt s'accoucher. Nous sommes en novembre 1916. Zilliox pilote l'Anna, soigne son personnel allemand avec du Cognac.

Après une série d'incidents, de dates remises, le départ est fixé au 4 décembre. L'Anna est à quai à Devant le Pont. Les 42 candidats, parmi lesquels deux femmes, se retrouvent dans un café de la rue de Tongres. Il faut y être avant le couvre-feu qui est fixé à 7 heures du soir en cette région frontalière. Vers la fin de l'après-midi, un officier allemand entre. Il a l'air surpris du nombre de clients, paraît les compter, sort.

- « A quelle heure fermez-vous ? » demande à la tenancière un certain Monsieur de P. qui fait office de chef des fuyitifs.

- « A 6 heures, comme ça je n'ai pas d'Allemands. »

- « Pouvez-vous nous faire à manger ? » La patronne est d'accord, reçoit de l'argent, revient avec de quoi faire à manger pour ces 42 personnes. Où a-t-elle été ? Qu'a-t-elle trouvé ? L'histoire ne le dit malheureusement pas. Elle fait le souper en plusieurs services, casseroles et vaisselle lui permettent de servir 8 personnes à la fois. Le temps passe. En sentinelle à une fenêtre de l'étage, le fils crie : - « Attention, un boche ! » Le boche en question est Joseph Zilliox. Il revient de l'Anna. Les trois Allemands ont éclusé trois bouteilles de Cognac, la dernière était droguée. Ils dorment à poings fermés à fond de cale, on peut embarquer. Dans la nuit, les candidats fuyitifs quittent le café par le fond du jardin, passent des haies. Un chien aboie. Le maître sort, voit de quoi il s'agit, rentre son chien. Les passagers passent la planche de l'Anna. La plupart sont armés, avec leur arme personnelle ou des armes fournies par Zilliox et qui ont été entreposées chez Hentjens.

Joseph attache aux flancs de l'Anna, deux barques prises aux péniches voisines. Personne ne sait faire fonctionner une machine à vapeur, impossible de faire monter la pression. Un bruit de sabots, le mécanicien allemand émerge. On lui saute dessus, le coiffe d'une veste, l'étouffe presque. Joseph intervient : « On a besoin de cet homme. » Le revolver sur la tempe, le mécanicien accepte de collaborer, il fait monter la pression.

Il est 6 heures du matin, heure allemande, l'heure où le trafic reprend. On peut partir. Il faut d'abord franchir l'écluse. Deux hommes déshabillent les deux Allemands encore endormis et revêtent leur uniforme. Ils vont manœuvrer l'écluse. Mais ils ne s'y connaissent vraiment pas, une trombe d'eau s'introduit, le remorqueur est bousculé, deux barques sont écrasées contre le mur. On en sort quand même. Vitesse maximale, voici le poste frontalière. Le remorqueur coupe le câble électrique. Ce câble s'enroule autour de l'hélice, l'immobilise, casse le gouvernail. L'Anna continue encore un peu, s'échoue dans la vase, côté belge, à 40 m de la Hollande. Au nez et à la barbe des Allemands, les occupants sont menés en Hollande, dans la dernière barque qui prend l'eau et ne peut contenir que deux personnes. Comptez le nombre de voyages. Pourquoi les Allemands n'ont-ils pas tiré ? Je m'étais imaginé que tout se passait dans le plus grand silence. Pas du tout. Les Allemands, affolés, courent sur la berge belge. Joseph Zilliox se dresse, jette son calot et sa vareuse dans la Meuse, leur crie : - « Sales Prussiens, tirez-nous dans le dos si vous l'osez, Vive la France ! »

Cette évasion et ses péripéties sont vite connues à Liège. Joie goguenarde de la population. A la suite de ce succès, les Allemands doublent le câble qui barre le lit du fleuve, multiplient les postes de mitrailleuses, fortifient les ponts, organisent la défense de la Meuse.

Le remorqueur Anna a été ramené à Liège et amarré juste à côté de l'Atlas V. Les trois Allemands ont été emprisonnés à la Chartreuse, ont été accusés, emmenés dans les combles du Palais de Justice de Liège, où ils ont retrouvé des résistants. Pour les consoler, ceux-ci leur demandaient pourquoi ils n'avaient pas choisi la liberté. Joseph Zilliox est allé au consulat d'Allemagne à Maestricht pour expliquer que les malheureux (!) n'étaient pas responsables. Cette démarche leur a-t-il épargné le Conseil de Guerre et une lourde condamnation ? Les trois hommes ont été envoyés au front, fini la bonne planque.

Les Allemands ont mené une enquête. Ils ont commencé par malmener, arrêter l'éclusier, ont fini par le relâcher. Curieusement, ils ne sont pas allés au café de la rue de Tongres. L'officier n'a pas tiré les conclusions qui s'imposaient ? A-t-il préféré rester en dehors ? On ne peut que s'en réjouir pour la brave tenancière. Les enquêteurs sont allés aussi à Renory. Ils ont été assourdis par les clameurs de la logeuse de Joseph : - « Ce sale voleur, qui me doit des mois de pension ! » Ce n'était pas vrai mais c'était toujours bon à dire. Ils sont même allés à Offendorf, comme si Joseph allait retourner dans sa famille !

Joseph Zilliox a essayé de se faire incorporer dans l'armée française. Son accent inspirait-il la méfiance, pour quelle autre raison, il n'a pas été accepté. Immense déception pour le pauvre garçon. Malgré les conseils, les mises en garde, les objurgations, il est rentré à Liège où il a organisé un réseau de renseignement. Cela n'a pas duré. Il a fini par être pris, battu, torturé et fusillé. L'auteur du livre que je cite ci-dessus, lui aussi Alsacien, l'a connu en prison où il l'a beaucoup admiré pour son courage et sa sérénité. Joseph Zilliox a été enterré à la Chartreuse. Après la guerre sa dépouille a été transférée au cimetière d'Offendorf.



Au Bastion de la Chartreuse, l'endroit où reposait Joseph Zilliox. (Photo F. De Look)

Revenons à Jules Hentjens.

Dans leur enquête à propos de l'Anna, les Allemands se sont mis à le soupçonner de complicité. De plus, ils en ont assez des sabotages du capitaine de l'Atlas. Les dernières réparations ont été faites aux frais des Allemands, 8.500 frs. Cette fois, Madame Hentjens elle-même conseille à son mari de partir et bébé Edmond est heureusement né. Partir, facile à dire, pas si facile à faire.

L'état de la Meuse est important. Le fleuve n'est pas navigable tout le temps entre Liège et Visé. Quand il n'y a pas assez d'eau, bancs de gravier et de vase sont des obstacles. Quand elle est trop haute, on ne passe pas sous les ponts. La Meuse doit donc être assez haute, les barrages étant couchés. Même quand elle est à bonne hauteur, la navigation n'est pas facile, il faut connaître les passes. Bien sûr, la Meuse a été doublée d'un canal. Mais ce canal est entrecoupé de nombreuses écluses et de ponts bas, qui seraient autant de pièges pour les fugitifs. Il faut absolument partir par la Meuse, qui est particulièrement haute. Une première date est fixée : 26 décembre.

Impossible, trop haute.

2 janvier 1917. Les Allemands vont trouver Jules, lui ordonnent :

- « Vous partirez demain matin avec votre remorqueur pour Andenne et vous ramènerez à Liège le train de péniches de charbon. » - « Je vous donne ma parole que demain, avant 8 heures, j'aurai levé l'ancre. » Il ne précise évidemment pas que sa destination ne sera pas celle prévue par les Allemands. Cette fois-ci, plus question de tergiverser.

La nuit sera sombre, pas de lune et ciel couvert.

Jules va à en reconnaissance le long de la Meuse et passe à Visé. Il revient à Liège. Il s'assure de la collaboration de Charles Balbour, cantonnier de Meuse, qui connaît le fleuve comme sa poche et sait où se trouvent les postes allemands. Joseph Job, le mécanicien, et Raoul Longueville, l'apprenti, sont volontaires pour être du voyage. Pour protéger Jules qui sera au gouvernail, ils entourent la timonerie des tôles métalliques qui, normalement, séparent le charbon dans la cale. Jules va chez sa sœur, Gérardine Hentjens, qui tient un magasin de tissus, place du marché, lui demande de mettre un vase dans son étalage. C'est le message personnel pour les candidats au départ. - « Vous avez vu le vase ? » On le dit à l'un à l'autre, en faisant bien attention aux bavards et aux mouchards.

Le soir tombe, quasi pas d'éclairage public. Couvre-feu, défense de circuler. Dans la nuit noire, des silhouettes se glissent comme des ombres. Attention aux patrouilles. Ils arrivent au quai St-Léonard. Mot de passe : « Qué nouvelle, va-t-on so Nameur », d'autres citent le mot de passe en français. Un à un ils entrent dans le ventre du remorqueur. Charles Balbour se présente avec sa femme et ses deux fils. Cela n'était pas prévu ! Ce sera tout le monde ou personne. Plus tard, Jules Hentjens se mordra les doigts de ne pas, lui aussi, avoir pris sa famille avec lui. Les passagers sont au nombre de 103.

Le remorqueur est amarré en direction d'Andenne, il faudra donc faire demi-tour. La pression de vapeur est maximale, le charbon a été fourni par les Allemands ! Mais le moteur n'est pas embrayé. A 11h53, au moment de la relève de la garde allemande, on coupe les amarres. Le remorqueur part au fil de l'eau, la manœuvre de demi-tour est difficile. Pour manœuvrer il faut avoir de l'erre, aller plus vite que l'eau. Réussi, le remorqueur passe l'écluse du bout du quai. - « En avant ! A toute vitesse ! » L'Atlas fonce, on parle de 45 km à l'heure.

A la timonerie, des vigies guettent entre les plaques de métal, indiquent les points de repère : maisons, charbonnages, pont de Wandre. Une sentinelle donne l'alerte.

Imaginez-vous un des 103 dans la cale. Chaleur étouffante, vous ne voyez rien, vous sentez les mouvements du bateau, vous ne pouvez que deviner. Raclement de gravier. Où

sommes-nous ? Des impacts de balles sur la coque. Pourvu qu'elle tienne. Si le bateau prenait eau, qu'arriverait-il ?

A Hermalle, du fort de Pontisse, un projecteur éclaire le remorqueur. Un auto-canot est mis à l'eau, avec une mitrailleuse. Il est beaucoup plus rapide que l'Atlas, inutile de lutter. Le remorqueur débraie l'hélice.

Jules ralentit, le canot vient se ranger contre l'arrière du remorqueur.

- « C'est lui ou moi. »! Jules remet brusquement la pression. Le canot est pris dans le remous de l'hélice, il chavire.

Plus tard, Jules dira : - « C'était eux ou nous. C'était la guerre. »

- « Qu'est-ce qui se passe ? » Un riverain, puis un autre, se met prudemment à la fenêtre, voit passer le bateau fantôme.

Pour ne pas accrocher les ponts, il était indispensable de baisser la cheminée. Pour être sûr qu'elle ne remonte pas, l'apprenti grimpe dedans.

Voici justement le pont du chemin de fer de Visé. Les Allemands font construire par des prisonniers russes, très maltraités les pauvres, un pont provisoire en bois pour la ligne de chemin de fer venant d'Aix-la-Chapelle que les Belges avaient fait sauter. La travée centrale est la plus large, 7m. Le remorqueur mesure 5,50 m de large. Ce sera juste mais possible. Ça passe ! En emportant une partie des madriers d'une pile du pont. Rails, planches, mitrailleuses tombent dans la Meuse. Le remorqueur a fait une brèche de 20 mètres. La circulation sera interrompue pendant une semaine. Dans la cale, on ne voit rien, on ne sait rien, on ressent le choc et le fracas, les hommes tombent les uns sur les autres. Mais ça passe, on continue. Tous les postes allemands sont en alerte. Ça tire à tout va, le remorqueur encaisse et continue. La cheminée est une passoire.

Au milieu de la Meuse, juste avant la frontière, les Allemands ont installé un radeau-phare avec des gardes.

Jules vise le coin du radeau. Celui-ci bascule, précipitant hommes et matériel dans le fleuve. « C'était eux ou nous ! C'était la guerre. »

Voici maintenant les derniers obstacles : la chaîne et le fil électrique. Le remorqueur fonce de toute sa vitesse, de toute sa puissance. La proue se soulève. Le remorqueur penche d'un côté, de l'autre, la chaîne casse.

Dans la cale, on ressent un énorme choc. Un des participants dira : « Nous sommes tombés les uns sur les autres. A aucun moment nous n'avons jamais perdu notre sang-froid. » Une flamme, ils sont en Hollande. Ils vont tellement vite qu'ils dépassent Eijsden, font demi-tour et reviennent à quai. Ils débarquent. Quel bonheur de retrouver la terre ferme, d'être libre.

Il est 1 h du matin. Toutes ces péripéties ont duré environ une heure. Les tirs avaient réveillé la population d'Eijsden. Sans compter un fameux coup de sirène du remorqueur, en signe de victoire. Les passagers déploient un drapeau belge, chantent « une vibrante Brabançonne ». Ils y ont mis tout leur cœur. Leur patriotisme certainement. Mais je pense

qu'il devait aussi y avoir l'énergie de tant d'émotions accumulées et libérées. Beaucoup sont reçus chez Warnier, un industriel, qui les amène dans son usine. Le personnel est réveillé et les accueille. Ensuite, ils vont chez Watrin, une famille d'industriels belges qui s'était établis à Eijden. La saga familiale parlera d'une gigantesque fricassée.



Le remorqueur « Atlas V » amarré en face du café Warnier à Eysden (Hollande). (Livre d'Edouard Dehareng, "L'odyssée du remorqueur Atlas V" – Imprimerie Wagelmans à Visé)

« Des casques à pointe nous observent de l'autre rive. » D'autres aussi ont des jumelles, des guetteurs envoyés à Lanaye, chargés d'informer les familles sur l'issue de l'aventure. Ils ont entendu les cris et les chants.

Dès 6h du matin, à la levée du couvre-feu, ils sont partis à vélo à Liège avec la bonne nouvelle. A Liège, il y a de nouveau un vase dans la vitrine, un vase avec des fleurs. Ils sont arrivés à bon port.

De ces 100 hommes, 94 s'engageront, dont Raoul Longueville, l'apprenti de l'Atlas V. Ce qui n'était pas sans problème. Les jeunes hommes résidant en Belgique occupée, devaient se présenter régulièrement à la Kommandantur et prêter serment de ne pas porter les armes contre l'Allemagne. Aux risques normaux, oserions-nous dire, de la guerre, il fallait ajouter celui d'être fusillés s'ils étaient pris aux tranchées. Pour minimiser ce risque, ils ont été versés dans l'artillerie.

L'Atlas a été ramené à Liège. Il n'a pas trop souffert de l'aventure, sauf sa cheminée percée comme une passoire et son ancre perdue à Visé. Les Gilman, propriétaires du remorqueur ont accusé Jules de l'avoir volé.

Véritable accusation ? Démarche pour se dédouaner auprès des Allemands ? Pour toucher l'assurance ?

Dès l'affaire connue, les Allemands envoient un commando en Hollande pour capturer Jules Hentjens qui leur échappe de justesse. Il s'embarque à Flessinghe pour l'Angleterre. A sa grande déception, il n'est pas accepté dans l'armée belge. Un officier des services secrets lui

demande de retourner en Hollande, de centraliser les renseignements venant de Belgique. Il s'occupera aussi du passage et de l'acheminement du courrier à destination des soldats au front. Il participera à « Dubbeltje Belge », une œuvre organisée par Madame Watrin pour venir en aide aux fugitifs.

Revenons au début de janvier 1917. Certains Allemands font mine de prendre du bon côté la fuite de l'Atlas : - « Oui, nous avons organisé un service régulier de passagers vers la Hollande. En réalité, ils sont fous furieux. Le lendemain matin, ils arrêtent Madame Hentjens et Gérardine, la sœur de Jules. Les deux femmes ont été condamnées à 13 et 11 ans de travaux forcés et emprisonnées à Vilvorde. Le nourrisson suit sa maman en prison. Après quelques mois, le bébé a été enlevé à sa mère et confié à ses grands-parents de Sclayin et particulièrement à la sœur de sa mère. Andrée, la petite fille de 4 ans, a été recueillie chez une tante religieuse.

Longtemps après, elle dira à sa fille : « Tu ne saurais croire combien cela m'a manqué de ne pas pouvoir me jeter dans les bras de ma mère comme fait tout enfant dans tant de circonstances. ». Franz, 3 ans, est allé chez l'un et l'autre, puis à l'école St-Jacques. – « J'étais un sale gamin » me dira Franz, ce qui mécontente sa femme. – « Tu étais un gamin espiègle et déjeté. » Sans doute n'a-t-on rien expliqué à l'enfant, le jugeant trop jeune pour comprendre.

Enfin la fin de la guerre. L'abbé Bourguet, curé de St-Antoine à Liège, entreprend de réunir la famille. Il prend les enfants chez lui, juste à temps pour voir revenir Jules de Hollande. Juste à temps pour voir revenir leur mère qui a fait le chemin à pied de Vilvorde à Liège, en compagnie de sa belle-sœur. Bonheur général. Eh bien non.



Mademoiselle Gérardine Hentjens, sœur du capitaine de l' « Atlas V » (Livre d'Edouard Dehareng, "L'odyssée du remorqueur Atlas V" – Imprimerie Wagelmans à Visé)

- « Qui c'est çui-là ? » Voilà Franz en présence d'un inconnu qu'il doit appeler père. Les relations ont commencé par être mauvaises. « L'autorité paternelle ne me plaisait pas du tout. » Il allait alors se réfugier chez ses tantes, qui le bourraient de bonbons puis avaient vite assez de ce gamin capricieux et indiscipliné. Franz a été mis en pension à 7 ans.

Rassurez-vous, les choses s'arrangeront. S'il y a un fils fier de son père, c'est bien Franz Hentjens.

Après la guerre, Jules Hentjens n'a plus navigué, il est devenu affréteur. La famille s'est agrandie de Jean en 1922 et de Christian en 1929. Elvire Hentjens est très fière de ce que son mari a fait. Elle tient à ce que sa famille soit au courant. Elle raconte bien. Jules, lui, est un taiseux.

Il y a eu des commémorations, dont nous avons des photos en noir et blanc. Surtout en noir ! Ces messieurs ont de grands pardessus foncés et des chapeaux boules noirs.

Il y a eu deux films. Un muet, un parlant « Briseur de Barrage », avec Junie Astor, Jean Galland, Azaïs et Céel.



Gros plan sur la stèle commémorative en souvenir de l'Atlas V. (Photo F. De Look)

Il y a le Pont Atlas avec sa plaque commémorative. « *De cette rive, sous l'occupation ennemie, le 3 janvier 1917 à minuit, profitant d'une crue des eaux, partit l'Atlas V, remorqueur commandé par son capitaine Jules Hentjens, promoteur de cette expédition qui emportait vers la Hollande, outre son équipage, 103 passagers dont 94 recrues pour le front. Signalé dès Argenteau, poursuivi par un auto-canon qui sombra dans son sillage, l'Atlas V éventa le pont-rail de service sous Visé, arracha la chaîne et les fils électrifiés formant barrière, coula un ponton monté et armé de mitrailleuses, échappa à une intense fusillade et aborda victorieusement à Eijsden (Hollande) à une heure.* »

Le pavillon de l'Atlas V se trouve au Musée de l'Armée du Cinquantenaire, dans la vitrine consacrée à la marine de 14-18. La cloche du remorqueur se trouve à Banneux, elle a été donnée au domaine marial par la famille Gilman. Cette cloche a toute une histoire.



Ici , il est plus facile de lire les inscriptions et il se confirme bien que c'est la cloche de l'Atlas IV qui avait été replacée sur l'Atlas V. (Photo F. De Look)

Au 17^e siècle, une chapelle est bâtie à Méry. Méry, sur l'Ourthe, encore des gens du bord de l'eau ! Pour la cloche, une collecte a été faite parmi la population peu riche. Je pense qu'aux petites pièces de cuivre ont dû s'ajouter des dons plus substantiels pour pouvoir se payer une cloche. En 1908, une plus grande église succède à la chapelle. La cloche était trop petite. Il est demandé au fondeur de Tellin, Monsieur Causard, de l'incorporer à une nouvelle cloche. Peut-être faire disparaître une cloche était-ce un crève-cœur pour un fondeur, toujours est-il qu'il vend la cloche et les frères Gilman l'achètent pour l'Atlas IV. Elle passera ensuite sur l'Atlas V. Lorsque l'Atlas V est vendu en 1949, Monsieur Alphonse Gilman récupère la cloche. Sa fille en hérite. Celle-ci demande à son oncle, André Gilman, de la proposer à une paroisse ou un couvent. A leur grande déception, personne n'en veut.

Contact pris avec le clergé de Banneux, elle est mise au pignon de la maison de Mariette Bécco. Elle a été déplacée. Actuellement, elle se trouve près de la procure, sans un mot d'explication. Cette cloche porte en creux l'inscription "Atlas IV". Habituellement, les inscriptions d'une cloche faites à la fonte sont en relief. L'inscription en creux semble bien indiquer qu'il s'agit de récupération. Monsieur André Gilman a le bon espoir que la cloche retourne un jour à Méry.

Revenons aux Hentjens. Jules décède en 1938. Elvire lui survivra de nombreuses années. Les Allemands ont la mémoire longue. Dès leur entrée à Liège en mai 1940, ils se sont présentés au domicile des Hentjens. Ils voulaient arrêter Jules qui les avait ridiculisés devant toute la population. Le sort, la mort leur ont joué un dernier tour.

Les Allemands auraient été bien inspirés, du moins de leur point de vue, d'arrêter toute la famille. Madame Hentjens et chacun de ses enfants se sont engagés dans la résistance. Franz a été chef de renseignement et action du groupe Francis Daniel à Liège. Il a été pris et envoyé en camp de concentration. Sans jugement, il était NN, destiné à disparaître « dans la nuit et le brouillard ». Les Américains sont heureusement arrivés à temps pour le sauver à Mauthausen.

Madame Hentjens et ses cinq enfants ont été décorés de la Croix de Guerre.

A Liège, il y a le Pont Atlas et sa plaque. A Offendorf, la tombe de Joseph Zilliox porte une cocarde bleu-blanc-rouge.



La tombe de Joseph Zilliox au cimetière d'Offendorf. (photo Lise Pommois)

Sur sa maison natale une plaque : « Héros de la première guerre mondiale. » Son souvenir est bien gardé dans sa ville natale.



La maison natale de Zilliox et la plaque.(photo Lise Pommois)



Agrandissement de la plaque (photo Lise Pommois)

Me voici à la fin de ma causerie. J'espère avoir apporté une petite pierre à l'édifice du souvenir.

Marie-Claire Desmette