

Histoire et Archéologie spadoises.

Villa royale Marie-Henriette
SPA.

BULLETIN TRIMESTRIEL



(Coll. Musée de la Ville d'Eaux)

Septembre 1996

Histoire et Archéologie Spadoises

A.S.B.L.

Avenue Reine Astrid, 77b

4900 SPA

27e année

Septembre 1996

BULLETIN N° 87

SPECIAL "SPA ET L'AUTOMOBILE" II

SOMMAIRE

– Exposition Spa et l'automobile Discours du président	Dr A. Henrard	97
– Avec le pilote automobile belge Lucien Hautvast	J. Henry	106
– Le sployon	M. Bedeur	110
– Trois Spadoises du temps jadis	M. Caro-Harion	113
– Le meeting tragique de Spa	M. Bedeur	120
– Boucles de Spa: spectacles -----	D. Limage	125
– Ombre et lumière sur l'Hôtel d'Orange	F. Bourotte	132

Les auteurs conservent seuls la responsabilité des articles insérés.

Editeur responsable: M.-Th. Ramaekers, Préfayhai 8 - 4900 Spa.

NOUVEAUX MEMBRES

M. BIARD Robert	Spa
M. MAILLEUX Paul	Spa
Musée du circuit de Spa-Francorchamps	Stavelot
M. YANS Paul	Argenteau

Communication

Louis Pironet, collaborateur assidu du bulletin, a rédigé un ouvrage consacré à la terminologie des ouvrages en bois de Spa intitulé: "Lexique des Bois de Spa".

Cette étude de cent vingt pages, agrémentée d'une cinquantaine d'illustrations comporte une nomenclature d'environ huit cents termes spécifiques, locaux, techniques, scientifiques et toponymiques extraits de la bibliographie relative à la tableterie spadoise.

L'auteur destine un exemplaire au Musée de Spa. Les personnes intéressées pourront consulter ce glossaire aux bibliothèques suivantes qui seront destinataires de ce livre.

- Bibliothèque Communale de Spa.
- Bibliothèque Albert Ier, Bruxelles.
- Bibliothèque de l'Institut Royal du Patrimoine Artistique (IRPA), Parc du Cinquenaire, 1 à 1040 Bruxelles.
- Bibliothèque des Chiroux, Place des Carmes 8 à 4000 Liège.

Réalisation: Marie-Thérèse Ramaekers, Préfayhai, 8 - Spa - tél. 087/77.17.68

Tirage du bulletin: 650 exemplaires - Tous les trimestres.

AVEC LE SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE DE BELGIQUE.

MINISTERE DE LA CULTURE ET DES AFFAIRES SOCIALES.

AVEC LA COLLABORATION DU SERVICE DES AFFAIRES CULTURELLES DE LA PROVINCE DE LIEGE ET LE FOYER CULTUREL DE SPA.

EXPOSITION
SPA ET L'AUTOMOBILE - UN SIECLE DE PASSION
Vernissage du samedi 15 juin 1996.

Monsieur le Bourgmestre,
 M. les Echevins et Conseillers,
 Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Au nom d'Histoire et Archéologie spadoises, je vous remercie de votre présence au vernissage de cette exposition.

Nos remerciements vont aussi aux prêteurs, trop nombreux pour que nous puissions les citer tous. La liste de leurs noms est épinglée à l'entrée de nos salles.

Nous accorderons une mention spéciale aux personnalités qui ont particulièrement contribué à cette réalisation. Il s'agit:

- de Monsieur Briard, du Cercle Royal philatélique, pour l'obtention de la flamme postale;
- de Mr et Mme Kupelian dont les publications et la compétence sont incontournables dans le domaine automobile;
- du Musée du Circuit de Francorchamps;
- du Musée de la Vie Wallonne à Liège;
- du Rétromobile Club de Spa, avec Mr Jules Henry son président et son complice Mr Gabriel;
- de Monsieur Jean Toussaint, bibliothécaire en chef;
- de Monsieur Pol Sonet, de La Louvière, à qui nous devons la présence devant le musée de trois voitures d'un intérêt exceptionnel:

un vis-à-vis de Dion Bouton de l'année 1900;

une voiturelle Decauville de 1899;

une voiture Panhard Levassor de 1896.

(A propos de marques, sachez que la petite auto d'enfant mue par des pédales, prêtée par Monsieur Demez, porte un nom familier à tous les spadois car elle est de la marque Royal Séquaris).

Pour clore ce chapitre, je dois remercier, au nom d'Histoire et Archéologie spadoise, et je crois pouvoir dire en notre nom à tous, notre Conservateur Madame M.-Th. Ramaekers et

sa précieuse collaboratrice Madame Schils, licenciée en histoire de l'art, pour l'important travail qu'une fois de plus elles ont fourni à tous les stades de la préparation de l'exposition: recherche des données, contacts avec les prêteurs, déplacements, sélection et présentation des éléments utiles. Nous leur devons beaucoup.

Merci enfin à nos administrateurs et à nos autres collaborateurs.

Soucieux de vous permettre d'apprécier l'exposition, je limiterai cette introduction à quelques points d'importance inégale. Le premier sera à juste titre le récit de la réunion automobile de juillet 1896, réunion qui mit en vedette notre localité. (...)

Les journées spadoises de juillet 1896

Le début de ce meeting devait consister en une épreuve Paris-Spa en deux étapes, les participants quittant Paris le 7 juillet. Pour des raisons que nous ignorons, on renonça à ce début de programme (Saison de Spa du 17/05/1896).

Les concurrents rallièrent Spa le 9 juillet, sous les auspices du tout jeune Automobile Club Belge dont c'était la première organisation. L'Automobile Club prenait à ses charges le transport des véhicules à partir de Bruxelles, Paris ou Londres, les formalités douanières et les dépenses de gazéoline comme on l'appelait alors.

Ce rassemblement fut l'occasion d'une réception avec punch d'honneur. Les participants n'étaient pas bien nombreux. Il y avait sept chauffeurs comme ils se désignaient, avec chacun sa voiture, plus un tricycle de Dion Bouton appartenant au baron de Zuylen. Deux défections furent déplorées: celle d'une voiture anglaise inscrite qui n'arriva jamais et celle d'une auto démolie à Landen à cause d'un accident de chemin de fer.

Le second jour débuta par l'exposition des voitures au rond-point du Parc de Sept Heures. On y trouvait (La Saison du 11/07/96):

- 1) La voiture à 3 places, à moteur Daimler, du baron Duquesne, arrivé par la route de Monaco.
- 2) La voiture à 4 places, à moteur Daimler, de Mr Rossel de Lille, pourvue de pneumatiques.
- 3) La voiture à 4 places, à moteur Benz, de Vivinus et Cie, avec roues en bois pourvues de bandages pleins.
- 4) La voiture à 4 places, à moteur Daimler, de Mr Laumailié, équipée de pneumatiques, arrivée de Nice par la route.

- 5) La voiture à 2 places, à moteur Benz, de Mr Craninckx, à roues en bois et bandages pleins.
- 6) La Panhard Levassor à 2 places de Mr Vlierboom.
- 7) La Peugeot à 4 places, à moteur Daimler, du baron de Zuylen de Nyevelt.
- 8) Le tricycle de Dion Bouton, à gazéoline, du même baron de Zuylen.

A midi, les voitures prirent la route pour se rendre à la Source de Barisart où était organisé un pique-nique. Vers 13h30, le baron de Zuylen revint prendre à la Villa Royale le Prince Albert, débarqué du train le matin même. L'arrivée du Prince à Barisart, prévue pour 14h00, fut retardée par une panne de voiture. Après avoir absorbé un verre de bière, notre futur roi prit place aux côtés du baron Dusquesne pour se rendre avec tous les participants au Lac de Warfaaz. Le Prince effectua le tour du lac dans la voiture de Laumaillié, fit une promenade vers Tiège avec le participant lillois Rossel et fut ramené à la Villa Royale par le baron de Zuylen. Il quitta Spa par le train de 18h23.

Le trajet du Parc de Sept Heures à Barisart avait été une rude épreuve pour les mécaniques, du fait de la côte proche du château d'Alsa. Certains passagers, pour soulager les moteurs, durent descendre de voiture. Le pilote du tricycle dut lui aussi mettre pied à terre et pousser son véhicule. Le trajet que fit le prince Albert de la Villa Royale à Barisart ne fut pas non plus de tout repos. Il fut marqué par une panne malencontreuse qui immobilisa la voiture du baron de Zuylen place Verte, à la hauteur de la rue Servais. Il fallut attendre plus d'un quart d'heure l'arrivée du mécanicien qui la dépanna.

Au cours de la journée, les autorités présentes à Spa, c'est-à-dire la Reine Marie-Henriette, la Princesse Clémentine sa fille et le Prince Albert son neveu, avaient fait une visite officielle à l'exposition de voitures du Parc de Sept Heures.

Ce soir-là, dans la salle de théâtre du Casino, les participants et les invités bénéficièrent de deux conférences agrémentées de projections lumineuses.

La première, par Mr Craninckx, directeur du bureau technique de Bruxelles et un des concurrents, traitait - déjà - de l'histoire de l'automobile. Le second orateur, Charles Grade, ingénieur d'Anvers, parlait de la technique automobile. Ce dernier termina son exposé par un appel qui a été largement entendu pendant un siècle. Il exhortait à recourir "à la publicité et à la réclame afin de favoriser l'essor de l'automobile, trop peu connue encore".

Au cours de la matinée du samedi 11 juillet fut disputée une course handicap de 12 km sous forme d'un triple aller et retour allée de la Reine (monument Foch) - château de Marteau.

Le handicap consistait en un calcul modulant le temps absolu de chaque concurrent en fonction de la surface des pistons du moteur et du poids du véhicule.

Dans sa catégorie, le tricycle du baron de Zuylen, qui n'avait pas de concurrent, l'emporta sans péril mais non sans gloire, puisqu'il réalisa un meilleur temps qu'aucune des voitures, c'est à dire 23'19", roulant à 31 km/h.

Dans la catégorie voitures, ce fut le niçois Laumaillié sur sa Peugeot à moteur Daimler qui se classa premier en 26'22"2/5 à 27,3 km/h de moyenne. Le concurrent le plus lent couvrit la distance de 12 km en 37'59"2/5, à la moyenne de 19 km/h.

Dans l'après-midi du 11 juillet, le rond-point du parc fut le théâtre d'un gymkhana dénommé concours d'adresse dont le vainqueur fut de nouveau le chaleureux Laumaillié.

Le dimanche 12 juillet fut une journée de délassement. Le matin, l'exposition des véhicules accueillit de nouveau amateurs et curieux. A 14h30, cortège des voitures ornées de fleurs. Pour étoffer le défilé, des cyclistes aux vélos fleuris avaient été invités à se joindre aux voitures. La foule nombreuse fut plutôt déçue et parfois effrayée par les détonations et les trépidations résultant du régime très bas imposé aux moteurs et par la très désagréable odeur de naphthaline des gaz d'échappement. Le peintre et écrivain Théo Hannon, fidèle bobelin, estima que de tels véhicules auraient dû s'appeler plutôt des pettomobiles.

On procéda ensuite à la remise des prix et dans la soirée, le public bénéficia d'un nouveau défilé sous forme de lantern-parade avec illuminations. La première manifestation automobile mise sur pied en Belgique était terminée.

* * * * *

Certains me trouveront bien hardi mais je voudrais vous confier quelques souvenirs personnels.

Ma mémoire automobile, si je puis m'exprimer ainsi, me fait revoir dans la cour de mon grand-père maternel, place Verte, deux ou trois voitures de course ayant la forme de cigares effilés. Ce devait être en 1923 et les pilotes s'exprimaient en allemand. J'ignore quelle épreuve ils venaient disputer.

Un lundi ou un mardi de 1925 - je terminais ma première année primaire - la Ville de Spa reçut dans les Jardins du Casino, les trois vainqueurs italiens du Grand Prix d'Europe de vitesse disputé à Francorchamps l'avant-veille. Notre instituteur Georges Jehin, à qui je dois rendre hommage car il avait le mérite de nous apprendre plus que l'orthographe et le calcul et

faisait tout pour nous ouvrir l'esprit, Georges Jehin donc abrégéa notre après-midi scolaire et conduisit sa classe auprès des Alfa-Roméo rouges portant de chaque côté du capot un grand trèfle vert peint sur fond blanc, voitures qu'avaient conduites à la victoire Ascari, Campari et Brilliperi.

Vous savez qu'il y eut bien d'autres épreuves à Francorchamps et chaque fois, Spa était en fièvre. Lors des courses de 24 heures, le Palace Hôtel des Bains installait au bord du circuit une cuisine et un restaurant de campagne afin de suivre ses clients. Les gamins ne parlaient que de Chiron, de Varzi ou de Zehender et un peu plus tard de Caracciola ou de Stück. Maintes fois d'ailleurs, entre les deux guerres, Spa fut le cadre du pesage des véhicules ou de la réception après l'épreuve.

A chaque course l'imagination des garçons transformait la cour de récréation en circuit que nous parcourions le plus rapidement possible en imitant bien sûr le bruit des moteurs.

Ne croyez pas qu'entre les deux guerres, il n'y eut que les épreuves de Francorchamps. Poursuivant la tradition d'avant 1914, un dimanche matin par an, la course de côte de Malchamps partait de la place Pierre le Grand et on voyait parmi les concurrents Charlier, qui devait trouver la mort sur le circuit, Reynaerts ou encore Minette, le châtelain de Fagne-Marion.

Autre événement, motocycliste celui-là, la Coupe de la Meuse de motos qui se disputait annuellement un dimanche proche de Pâques.

Les concurrents se mesuraient à Marteau dans une épreuve de côte, suivant un chemin appelé chemin Daems du nom d'un passionné de moto qui habitait l'endroit. L'épreuve se poursuivait par différents parcours en sous-bois et voyait les concurrents escalader le Thier de la Roche puis franchir dans des gerbes d'eau le gué de la promenade des Artistes. Les participants rivalisaient aussi dans un gymkhana préparé route de la Sauvenière. Cette Coupe de la Meuse fut encore disputée après 1945.

Souvenons-nous aussi du tournoi international de motos militaires de 1938, qui vit s'affronter des équipes françaises, italiennes, allemandes et belges. Les équipes belges venaient soit des guides, soit des lanciers. En tout terrain, nos compatriotes l'emportèrent nettement. Le champ des sports de Spa fut le théâtre d'intéressantes démonstrations de virtuosité.

Mentionnons aussi les départs et les arrivées de l'épreuve annuelle Liège-Rome-Liège. Cette course fut encore disputée après la dernière guerre mais je serai très bref sur cette période, la plus récente; il y a parmi nous des personnalités actives dans ce domaine bien plus compétentes. Je mentionnerai quelques motocross (Château d'Alsa et Fraineuse), l'épreuve

hivernale des Boucles de Spa et le rôle de la famille Delettre, les activités du Rétromobile Club, le meeting Ferrari et divers rassemblements d'ancêtres.

Nous terminerons par la relation d'un incident remontant au mois d'août 1903. Un verviétois, Auguste Louis, est installé dans une villa de la route de Barisart, villa qui porte le nom de Montcalm, en un seul mot, en souvenir du général français défenseur de Québec. L'occupant avait peut-être vu dans ce nom une promesse de tranquillité. Voici que le 16 août, il écrit au bourgmestre pour se plaindre des nuisances dues aux automobiles qui passent sur la route à des vitesses excessives.

Le 17 août, le bourgmestre Auguste Peltzer accuse réception et explique qu'il transmet la plainte à Josse Gihoul, président de l'Automobile Club de Spa récemment créé, afin qu'il attire l'attention des conducteurs sur la question. Gihoul conseille alors à Auguste Louis de noter au vol les numéros de plaque des automobilistes qui l'incommodent.

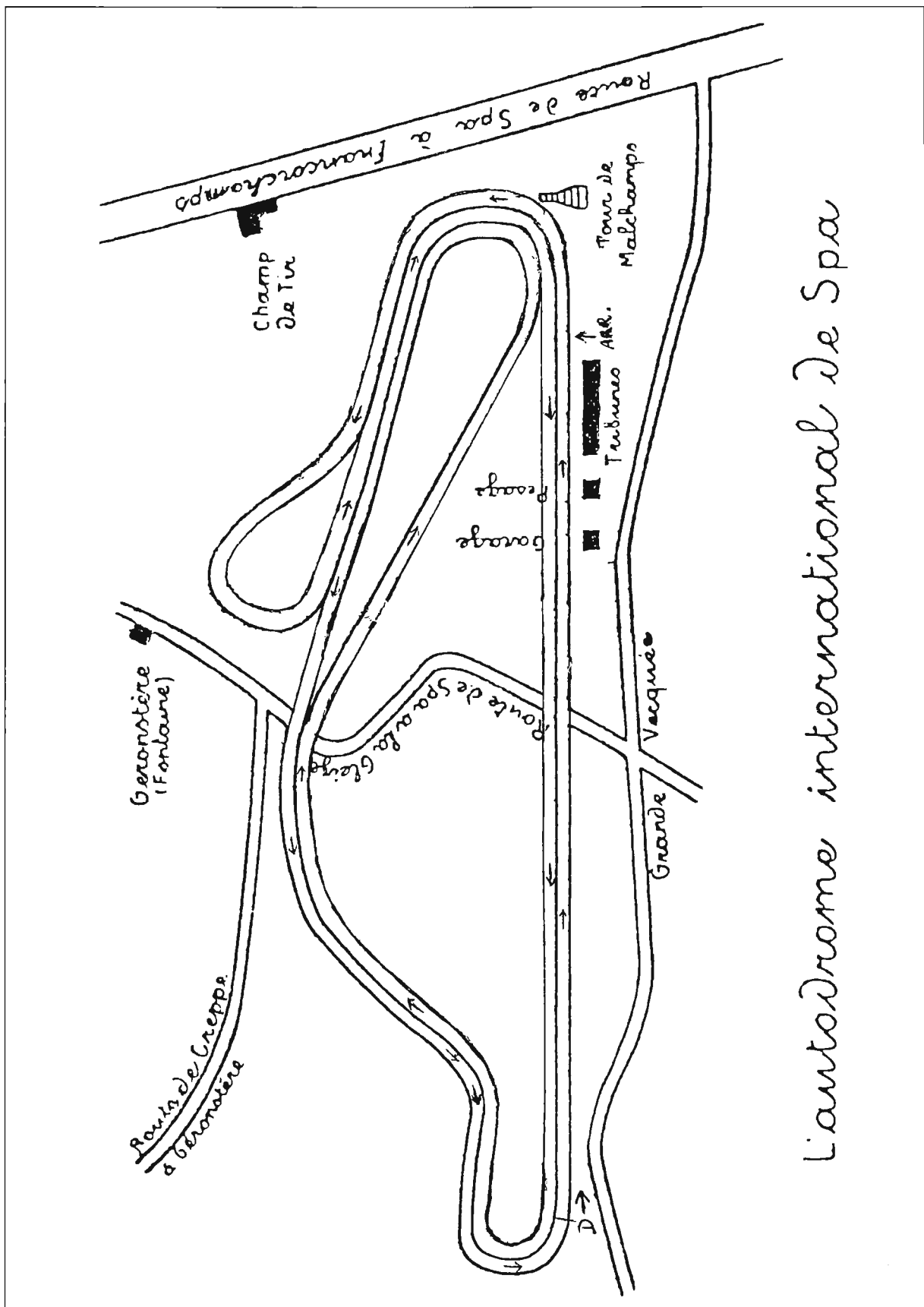
Le 23 août, le plaignant fait part au bourgmestre de sa déception et l'accuse d'inertie. Il lui propose ironiquement d'engager le Président de l'Automobile Club comme agent de police bénévole ayant pour mission de décrocher la plaque de chaque voiture coupable et de la déposer à l'Hôtel de Ville.

Redevenu sérieux, Auguste Louis annonce qu'il va saisir de la question le procureur du Roi de Verviers. Nous ignorons la suite.

Résignons-nous donc. Dès l'extrême début de l'automobile, il y eut des accidents parfois mortels, des défaillances mécaniques et des problèmes de circulation.

Je cède la parole à Monsieur le Bourgmestre Houssa.

Dr A. Henrard



L'autodrome international de Spa

Dans le temps, dans l'espace...

AVEC LE PILOTE AUTOMOBILE BELGE Lucien HAUTVAST au volant.

A Spa, au tournant du siècle, Lucien HAUTVAST était un pilote automobile très connu et vivement apprécié, notamment à la suite de remarquables succès, comme Spa-Bastogne-Spa, qu'il avait remporté en catégorie voiturettes de plus de 4 HP, et ce au volant d'une 7 HP Vivinus.

Mais il allait persévérer ainsi qu'en témoignent diverses autres participations:

- 1899 1er juillet: Bruxelles-Spa, 3ème catégorie Hautvast sur De Dion Bouton
- 1900 Spa-Bastogne-Spa sur 7 HP Vivinus, 1er catégorie voiturettes de plus de 4 HP
- 1901 Namur-Bastogne-Namur, sur une petite Vivinus 6 HP
Spa: course de côte, sur voiture Pieper
- 1902 Circuit des Ardennes sur 12 HP Pipe
Spa-Baraque de Fraiture-Bomal-Spa
- 1903 Paris-Madrid (abandon le 1er jour à Bordeaux)
- 1904 Coupe Gordon Bennett au Taunus - 6ème sur Pipe
Spa: Coupe de Crawhez - 1er
- 1905 Coupe de Liedekerke - 1er sur Pipe
Spa: course de régularité - 1er
- 1906 Criterium International - 1er sur Pipe
Spa: course de côte - 1er sur Pipe
- 1907 Coupe de l'Empereur - 2ème sur 78 participants
- 1908 Grand Prix d'Amérique à Savannah - 5ème et 1er en constructions françaises
(Bayard-Clément)
- 1911 Coupe de La Meuse: meilleur temps de la journée
(7' 57" 4/5 - moyenne horaire 98 km)
- 1912 Ostende Grand Prix
La Coupe WILLAMME
Coupe de Liedekerke

Sans oublier le Circuit de Dieppe et un raid mémorable Bruxelles-Algérie dont on conserve une relation imprimée des plus pittoresques.

L'édition du journal français "Les Sports" du vendredi 27 novembre 1908 n° 1458 (6 pages - 5 centimes 5ème année) allait consacrer la une à un reportage détaillé de cette grande épreuve automobile: LE GRAND PRIX D'AMERIQUE, à Savannah (Géorgie - USA) avec le résultat final:

1. WAGNER sur FIAT	en	6 h. 10 m. 31 s. - moyenne: 104,880 km/h.
2. HEMERY sur BENZ		6 h. 11 m. 27 s.
3. NAZZARO sur FIAT		6 h. 18 m. 49 s.
4. HANRIOT sur BENZ		6 h. 26 m. 12 s.
5. <u>HAUTVAST sur BAYARD-CLEMENT en</u>		6 h. 34 m. 6 s.
6. STRANG sur RENAULT		6 h. 43 m. 37 s.
7. RIGAL sur BAYARD-CLEMENT		6 h. 45 m. 49 s.
8. FOURNIER sur ITALA		6 h. 46 m. 32 s.
9. DE PALMA sur FIAT		6 h. 51 m. 34 s.

Cette course d'un retentissement international se disputait pour la première fois: le circuit de 40,434 km était à boucler 16 fois. Le départ avait été donné, de minute en minute, aux 20 concurrents. L'épreuve fut disputée de bout en bout et, en définitive, le déchet fut relativement faible compte tenu des multiples incidents de parcours, caractérisés surtout par un nombre élevé de crevaisons, attribuables notamment à la légèreté du matériel et à l'état primitif des voiries conçues pour un trafic hippomobile. A l'arrivée, les trois premiers présentaient un véhicule pourvu de pneumatiques Michelin - ce qui permit ainsi aux Français de pavoiser... en ce domaine tout au moins.

La lutte s'est circonscrite entre les deux constructeurs Fiat et Benz; elle fut âpre, puisque jamais l'écart n'excéda la minute; la victoire elle-même fut acquise par 56 secondes.

Dès le cinquième tour, les Américains étaient hors course et ainsi les Européens allaient se partager les lauriers. L'enjeu était de taille, car au-delà de la compétition sportive elle-même, il y avait la perspective d'un immense marché américain à conquérir. Ainsi les constructeurs

français devaient modestement se contenter d'occuper les 5, 6, 7 et 8èmes places. D'ailleurs, le commentateur tirait des conclusions teintées d'amertume en ces termes:

"A Turin, on croit à l'école de la course, à sa valeur, à son succès. Aussi on gagne. Nous avons su vouloir jadis; aujourd'hui, nous courons en demi-amateurs, ce qui nous vaut les plus belles défaites que nous avons eues à enregistrer. Sera-ce au moins une leçon?"

Et encore convient-il de donner ici une précision: le premier français était...le Belge Lucien HAUTVAST; mais, suprême consolation: au volant d'un coursier d'origine française, la BAYARD-CLEMENT qui, une fois encore, avait sauvé l'honneur du pavillon bleu-blanc-rouge.

Il est encore intéressant de compulsier la correspondance échangée entre Lucien HAUTVAST et sa famille. Ce courrier est tout à fait révélateur puisqu'il permet de constater que déjà le transport maritime des équipes européennes avait constitué une épreuve de taille: les 3 pilotes et leurs 10 mécaniciens de l'écurie Bayard-Clément avaient été rudement secoués dans cette traversée atlantique. Mais n'était-ce pas là une préparation physique et psychologique nécessaire, à la veille de ce que les concurrents auraient à affronter sur ce circuit de Savannah?

Une remarquable photo d'époque et une coupure de journal jauni confirment que Lucien HAUTVAST avait spontanément insisté - avec son humour habituel - pour que le n°13 que le sort lui avait attribué, ne soit pas remplacé par un X comme il était d'usage:

"Une nuée de journalistes allèrent l'interviewer à son hôtel et lui demandèrent les raisons pour lesquelles il voulait se suicider."

Le résultat ne devait-il pas consacrer la justesse de l'adage virgilien "Audaces fortuna juvat"?

De tous temps, les compétitions automobiles ont constitué un précieux banc d'essai et même un vecteur des progrès techniques. N'en retenons comme preuve que cette toute récente statistique qui démontre que dans le domaine des pneus, une crevaison ne se produit en

moyenne qu'au delà de 140 000 km - au point qu'actuellement, certains constructeurs envisagent l'hypothèse de suppression de la roue de secours.

Mais de tous ces progrès remarquables, Lucien HAUTVAST n'en a-t-il pas été un artisan talentueux?

J. HENRY



HAUTVAST sur Pipe félicité par le baron de CRAWHEZ (Coll. M. J. HENRY).

LE SPLOYON

Très fréquentée par les premiers automobilistes, puis par les sportifs, la ville de Spa a très vite été la ville de l'automobile, alors que partout ailleurs cette nouveauté est encore regardée avec étonnement et frayeur; l'automobile va s'imposer dans la ville d'eaux, visitée et habitée toute l'année, par des personnes de la bourgeoisie, seule classe sociale a pouvoir se payer ses monstres mécaniques, mais surtout parce que l'automobile était la chose qu'il fallait posséder.

Comme le rapporte Pierre de Hors-Château dans son ouvrage sur le temps des équipages à Spa "Les gens du monde ne connaissaient pas de plus beau titre que celui de chauffeur".

Dès 1896 s'organise une semaine de l'automobile, cette manifestation a lieu du 9 au 12 juillet, avec concours, expositions, ainsi que plusieurs attractions diverses; c'est une des premières organisations de ce genre en Belgique.

Mais avec le siècle qui débute, plus exactement en octobre 1904 se crée le sployon club. Ce club qui va organiser annuellement, sous l'impulsion du Chevalier Arnold de Thier, un sport joyeux, nouveau et pittoresque, qui va très vite rencontrer de fervents adeptes, parce qu'il pouvait être pratiqué par tous.

Ce nouveau sport, s'appelle le Sployon, du nom wallon qui signifie "traîneau d'enfants à plusieurs places" (Dictionnaire populaire Wallon, Jean Wisimus, Verviers 1947).

Ce traîneau est très en vogue dans la région des fagnes et dans la petite ville ardennaise, où dès que les premières neiges recouvrent les campagnes, de toutes les granges et les greniers, les gosses ressortent leurs engins de glisse.

Le traîneau primitif, est dirigé à la manière des sticks de ski, à l'aide de deux bâtons terminés par une pointe en fer appelé pikrê ou pîkèt (pieu), ou avec ses jambes en labourant la neige. On le remonte en le tirant avec une ficelle.

Mais le sployon qui nous intéresse ici, est en fait un dérivé, ce que l'on appellera plus tard une caisse à savon. Il s'agit d'une petite voiture artisanale très basse faite de bric et de broc roulant sans le secours d'aucun moteur mais que l'on peut diriger.

Pour certains à peine deux planches, trois, quatre et parfois six roues qui n'étaient au début que de bois, et qui très vite ont été munies de pneumatiques. La direction: une corde ou un petit volant pour guider l'essieu de bois. Pour d'autres, ce sont de véritables petites voitures qui n'ont rien à envier à leurs grandes soeurs, si ce n'est un moteur, même la carrosserie est réalisée en détail. Le frein est obtenu par la semelle du soulier que l'on appuie de toutes ses forces sur les roues avant, c'est dire l'usure du soulier après une descente folle.

Chaque année, les gamins aidés de leur père ou de leur grand-père, vont réaliser de véritables petites merveilles d'ingéniosité et d'invention, tous participent des enfants fortunés en villégiature jusqu'aux enfants du peuple. Ils vont jusqu'à penser en faire des pliables pour faciliter les remontées de l'engin lorsqu'il est placé sur le dos. Mais tous ne remontent pas à pieds, un service d'automobiles conduit les petites voiturettes au départ qui se donne en amont de la fontaine de la Sauvenière.

Certaines de ces voiturettes qui ne roulent que par la vitesse qu'elles prennent dans les descentes coûtent parfois une petite fortune à leur concepteur, car réalisées avec des pièces de vraie voiture. Robert Paquay cite même un sloyon construit par le garage Léon Keipe pour le fils de Paul Lambert, qui aurait coûté 1500 frs de l'époque, et qui était équipé de quatre roues de Talbot - deux essieux - direction avec barres - deux places dans deux baquets - et réelle petite voiture de luxe. Ce sloyon atteignait 80 km à l'heure dans la descente de Malchamps (R. Paquay, Spa et l'automobile de Spa 1966). Mais les voitures trop élégantes sont déclassées et prennent part au concours hors série; par contre, certains modèles sont très originaux. Certains trop légèrement construits, ne résistent pas ou très mal aux chocs dans la descente et se désagrègent avant la ligne d'arrivée.

La course des sloyons a lieu chaque année, lors des fêtes automobiles de Spa au mois de juin ou de septembre. Un public très nombreux s'est réuni pour cette course attendue avec impatience. Les spectateurs se placent sur le tracé de la route qui va de Malchamps au Pouhon soit un parcours de près de 5 km de pentes très prononcées et même vertigineuses qui semblent faites pour cette épreuve, car par endroits le pourcentage est très fort, la différence d'altitude est d'environ 300 mètres, c'est sur ce tracé que ces véhicules dégringolent.

Ces fragiles voiturettes descendaient cette pente dangereuse, sans réelle sécurité mais surtout sans penser aux dangers que la vitesse pouvait causer. Les concurrents s'aident de leurs pieds

pour redonner de l'élan à leur engin qui reprend alors de la vitesse. La conduite n'était pas des plus facile: à la plus petite faute, l'engin pouvait basculer et se retrouver au fossé. Les accidents et chutes seront nombreux, mais on raconte que le jeu en vaut la chandelle, la sensation est parait-il unique au monde, lorsque l'on est descendu une fois, il est difficile si pas impossible de ne pas recommencer.

Dès que le départ était donné, toutes ces construction artisanales roulantes, que certains journalistes qualifient "d'engins dignes de la préhistoire de l'automobile", se ruent vers le but de l'épreuve qui est le Pouhon au bas de la côte. Ce sont alors éclats de rire, cris et encouragements d'un public qui a ses favoris.

Les prix sont offerts par la commission communale des fêtes et quelques particuliers, ces récompenses sont bien sûr très disputées, "c'est un peu la coupe Gordon Bennet des sployons" dit une journaliste.

En 1910, un groupe d'étudiants en première année de l'école des textiles de Verviers, conduit par celui qui deviendra le professeur Fonsny dans le même établissement, vont remporter la médaille de bronze dans un voiture construite avec le concours de Messieurs Houben (l'industriel du cuir Verviétois), De Cuyper, et Leclercq de Verviers.

Dans des articles de l'époque, on pense que ce sport a de l'avenir, on se demande même si le sployon ne pourrait pas être utilisé dans un but pratique.

Puis ce sport disparaîtra, très certainement avec la première guerre mondiale. Après, il ne sera plus du tout organisé, jusqu'à tomber dans l'oubli. Aucun auteur du folklore spadois n'a jamais fait une étude de ce sport populaire, Albin Body en parle un peu et Robert Paquay consacre quelques lignes, à par cela rien.

C'est l'exposition organisée par le musée sur le thème de l'automobile et Spa, qui m'a donné l'idée de rechercher ce qu'avait été cette rencontre annuelle de caisses à savon qui a été si populaire.

Peut-être ma recherche va-t-elle donner l'idée à certains de réorganiser cette épreuve à Spa et sortir de l'oubli ce sport qui faisait courir le tout Spa de ce début de vingtième siècle.

Michel Bedeur

TROIS SPADOISES DU TEMPS JADIS...

En cette année de la célébration du centenaire de l'automobile, l'occasion m'est offerte de vous conter l'histoire de trois voitures spadoises qui, bien que très différentes, ont eu chacune à leur façon leur petite heure de gloire dans la vie de notre cité.

La première fut celle inventée par un de nos concitoyens très ingénieux, Monsieur Jacques REMACLE, horloger de profession, habitant à l'époque en 1915 rue de Barisart, qui la construisit de toutes pièces, entièrement à la main. Il eut pour ce faire, l'aide précieuse de Monsieur Edouard FLERON (Dadar, pour les intimes!), son sympathique mécanicien, qui beaucoup plus loquace que son patron du moment, nous a laissé toutes les explications du processus de fabrication.

Pour tout outillage, les deux amis ne disposaient que d'un tour, une meule, une forge et un étau limeur. Les moules fabriqués en bois, donnèrent naissance aux pièces de base, qui furent coulées à la Fonderie Leclercq d'Ensival. Terminé en 1917, mais n'ayant enfin pu rouler qu'en 1918 après la fin de la Grande Guerre, cet engin se composait de quatre roues, un moteur à l'avant, deux cylindres à soupapes latérales, refroidissement par air, distribution par trois pignons et chaîne, boîte à deux vitesses, propulsion arrière avec différentiel, pas de frein aux roues, mais un seul sur le boîtier et l'allumage se coupant automatiquement en freinant. (1)

Elle fit sensation lors de sa première sortie, car elle était unique en son genre, et dans un certain sens, elle le resta toujours, car cette automobile fut bien la seule jamais construite à Spa. On ne sait malheureusement pas ce qu'elle est devenue, il n'en reste qu'une vieille photographie.

Mais pour être complet et rendre à son créateur ce qui lui appartient, il convient d'ajouter que celui-ci, en dehors de son métier, inventa et construisit encore une machine à mesurer l'épaisseur du papier, une moto, un élégant tricycle et une surprenante machine à



Voiture FN Type Sport devant la Villa «Les Oriniels».



La voiture FN de Marcel Leboutte (Coll. Dr. P. MAZY).

lessiver, à l'usage exclusif de son épouse, qui se trouve exposée aujourd'hui au Musée de la Lessive au Waux-Hall à Spa.

La deuxième était d'un tout autre genre. Ses heureux propriétaires, Monsieur et Madame Heinrich LORENZ, dont l'important commerce d'antiquités était installé à l'époque rue Royale, face à l'entrée du Casino, l'avaient acquise dans les années 1920.

C'était une superbe et luxueuse F.N. type sport. Marche-pieds, garde-boue, capot et toit de la cabine étaient en métal brillant du plus bel effet. Réalisés en très beau bois, les portières ainsi que le coffre-arrière, dans lequel deux passagers pas très corpulents pouvaient prendre place, s'enjolivaient de nombreuses moulures et sculptures d'une grande finesse. Véritable travail d'artiste, ce magnifique ensemble faisait bien des envieux dans un certain monde qui gravitait autour. Et les promeneurs du dimanche faisaient eux aussi volontiers un détour pour aller admirer "la belle voiture de Lorenz" souvent parquée "so l'Pont" (ancienne appellation wallonne de la Place Pierre-le-Grand).

Puis le temps passa et amena la dernière guerre et toute une époque disparut ainsi avec elle à jamais!

Mais la voiture en question existe toujours et est aujourd'hui une pensionnaire parmi tant d'autres, du très beau Musée de l'Automobile du Cinquantenaire de Bruxelles. (2)

La troisième tout à l'opposé des deux précédentes, spacieuse, robuste, de couleur jaune prédominante, était une imposante F.N. Torpédo, avec cette particularité que le radiateur, au bouchon bien caractéristique, était de marque MINERVA. Je suppose que c'est la raison pour laquelle certaines personnes en la voyant, de prime abord, en déduisaient que c'était une Minerva; mais non, il s'agissait bien d'une F.N., des photos d'époque en témoignent.

Les sièges et la banquette arrière étaient recouverts de cuir noir et la grande capote qui servait de toit à tout l'habitacle, se repliait en accordéon par beau temps et était également amovible. La roue de rechange fixée verticalement en avant de la portière droite (celle du conducteur, car la conduite se situait à droite) avait curieusement pour voisin immédiat un frein à main. Les phares, eux, ressemblaient à deux grands yeux exorbités. Un des marche-pieds accueillait la boîte à outils, tandis qu'un gros klaxon en cuivre, avec poire en caoutchouc, conférait à l'ensemble, une petite note d'originalité.

Son premier propriétaire, dont j'ai oublié le nom, fut en 1923-24, un "client" assidu des salles de jeux de notre ville, qui après quelque temps, décida de s'en offrir une plus récente. Il revendit donc la voiture à mon père qui, selon ses dires, fit une réelle occasion, mais aussi une petite folie de célibataire! Lui, fit ajouter une petite banquette-strapontin au dos des sièges de devant. Moins de trois ans plus tard, il se sépara de ce coûteux engin, et ce fut Monsieur Marcel LEBOUTTE, figure typique du Spa d'alors, qui en fit l'acquisition.

Et je pense que c'est vraiment à partir de ce moment-là que cette voiture entra véritablement dans notre petite histoire locale!

On la voyait partout, passant et repassant en ville, sillonnant routes et chemins de campagne, conduite de main de maître par son nouveau propriétaire, ce grand barbu un peu original, au couvre-chef tout délavé et la pipe éternellement vissée entre les dents. Celui-ci habitait depuis 1913, un chalet isolé qu'il avait construit sur la fagne de Bérinzenne, à proximité de la Grande Vecquée (où se situe aujourd'hui la villa "Les Rosiers", propriété de Monsieur l'Avocat FAUCONNIER, son petit-neveu). Il y fabriquait lui-même l'électricité dont il avait besoin, et ce n'est qu'en 1957, que contraint et forcé par la Société Distributrice, il dut se raccorder au réseau, mais s'arrangea longtemps pour ne consommer que le minimum obligatoire!

Cet anti-conformiste né à Spa en 1879, diplômé pharmacien en 1903, exerça sa profession jusqu'en 1914 dans l'officine familiale. Fait peu connu, il fut également radiologue, mais pas très longtemps.

C'est lui qui créa en 1899, le "Spa-Football-Club", ainsi que le Club d'Athlétisme en 1902, deux sports dans lesquels il excellait.

Quand vint la Grande Guerre, dès son début il rejoignit l'armée belge sur l'Yser et entra dans les services de la Croix-Rouge, où il soigna inlassablement les blessés; très souvent, il rencontra la Reine Elisabeth. Il fut le seul Belge à avoir été décoré de la Médaille de l'Aigle Blanc pour services rendus en Pologne, où il avait été envoyé comme chef de mission sanitaire.

Après l'armistice, rentré au pays, il céda l'officine et remplaça selon les besoins et épisodiquement, ses confrères malades ou absents; le reste de son temps, il le consacrait à ses livres, à sa vie sur la fagne entre ses poules, lapins et moutons et son potager. Il s'adonnait encore aussi en dilettante, à ses sports favoris et réalisait parfois également sur un vieux tour à bois à pédale, du 18^e siècle, de très jolis objets en bois et aussi en ivoire.

Périodiquement, il amenait sa F.N. (qu'on surnommait en ville "Le Péril Jaune") faire un entretien chez Monsieur Noé PETERS, dont l'atelier se situait Place Providence (actuelle maison de Monsieur Richard HUTSEMEKERS, plombier-zingueur). Tout ceci, à la grande joie des enfants du quartier, qui venaient s'agglutiner autour du véhicule et pousser parfois l'audace jusqu'à donner un coup de klaxon retentissant, avant de s'enfuir à toutes jambes, leur méfait accompli!

En 1940, la seconde guerre le vit apporter son aide aux évadés et autres réfractaires et participer à sa manière aux divers combats pour la libération. Pendant ces années de tourmente, la voiture comme d'autres de ses consoeurs, prit des vacances forcées à l'ombre, mais en prévision d'une éventuelle réquisition, notre fagnard avait tout simplement rendu le moteur inutilisable!

La paix revenue à nouveau, l'automobile, sortie de sa retraite et réparée, reprit ses allées et venues. Mais les années passant, elle devint de plus en plus vétuste, eut de petites et grandes pannes, si bien que son propriétaire avançant inexorablement en âge lui aussi, dut avec profond regret, s'en séparer. Et l'on ne croisa donc plus l'hiver, sur les routes enneigées, cet engin bizarre qui remontait en marche arrière jusqu'à Bérinzenne! Les gens de l'endroit eux, avaient l'habitude, mais quel spectacle saisissant, surtout dans les virages, pour celui qui découvrait cela pour la première fois!!

Par la suite et malgré son grand âge, notre "ermite de la fagne" comme se plaisaient à l'appeler les Spadois, racheta encore deux vieilles HILLMANN, que l'on retrouva pratiquement intactes dans les décombres de sa maison ravagée par un terrible incendie en décembre 1976, et dans lequel ce quasi-centenaire périt asphyxié, malgré l'aide de sa voisine, Mademoiselle BERARD, qui voulant tenter de lui porter secours, périt elle, dans les flammes. C'est un épisode tragique de notre histoire locale, de bien triste mémoire.

Quant à la F.N., devenue en 1968 la propriété de Monsieur le Docteur MAZY de Herve, qui la fit remettre complètement à neuf à grands frais et équiper d'un radiateur F.N. d'origine, elle existe toujours aujourd'hui. Elle est entrée dans la grande famille des "ancêtres", est propriété exclusivement privée et donc pas accessible au public. (3)

Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis l'époque de ces trois spadoises et de leurs propriétaires respectifs (4). Aujourd'hui, mis à part les inconditionnels des belles mécaniques et les collectionneurs, l'automobile n'épate plus guère comme jadis, elle fait partie intégrante de la vie de tous les jours de la grande majorité d'entre nous, avec toutes les facilités et libertés, mais malheureusement aussi tous les dangers qui en découlent! C'est notre temps à nous, il faut bien le vivre comme il est.

Mais c'est toujours avec un peu de nostalgie que l'on rencontre parfois au détour d'un chemin, une de ces superbes voitures, "ancêtre" rescapé de l'époque dite "belle" pour ceux qui se trouvaient alors évidemment...du bon côté de la barrière!

Pour terminer, je tiens à remercier toutes les personnes qui, de quelque manière que ce soit, m'ont apporté une aide pour l'élaboration du présent texte, et en particulier Messieurs FAUCONNIER père et fils, pour les nombreux renseignements et documents qu'ils m'ont si aimablement communiqués, concernant la voiture n°3.

Monique Caro-Harion

Références:

- 1) Extr. de "Histoire de l'Automobile" de Mr Robert PAQUAY - Ed. J'Ose 1966 - Bibl. Comm. Fonds Body.
- 2) Voir aussi Réalités n°148 de novembre 1995 - Figures spadoises de Mr J.P. MONTULET.
- 3) Inf. de Mr HENRY du Rétro-Mobil-Club.
- 4) Plusieurs photos d'époque de ces trois voitures seront présentées à l'exposition d'été du Musée.



Voiture construite par Jacques REMACLE (il se trouve derrière la voiture, à droite).
Extrait de TEMPS JADIS, n° 7.

LE MEETING TRAGIQUE DE SPA

Le meeting automobile de 1913 laissera le souvenir d'un accident tragique. Il sera aussi le dernier d'une époque où l'industrie automobile, qui en est toujours à ses débuts, se dispute les victoires dans des courses où la sécurité des pilotes n'était pas pleinement assurée. C'est la dernière fois avant le premier conflit mondial, l'année suivante ce sera la guerre, et les festivités ne seront pas organisées en raison des événements; elles ne reprendront qu'en 1922.

Les épreuves des journées sportives de Spa, se composent du rallye Spa le 22, de la coupe de "La Meuse" le 23, et enfin les 24 et 25, le Grand Prix de Belgique du R.A.C.B. et de la coupe du roi des Belges; ces épreuves étaient ouvertes également aux motocyclettes. Nous ne parlerons ici que du week-end tragique du grand prix.

A Spa, ce dimanche 24 août, le temps est superbe, cette année il est vraiment propice à ce genre d'épreuve; beaucoup de monde descend du train ou arrive en voiture.

Les hôteliers et tous les magasins font de bons bénéfices.

Toute la presse spécialisée se trouve à Spa, les journaux comme la Gazette de Liège, La Meuse, l'Etoile Belge, L'Auto, le Petit Bleu ainsi que de nombreux journaux étrangers.

Cette année se dispute pour la première fois le grand prix du Royal Automobile Club de Belgique. Il est organisé sur un circuit d'une réelle difficulté sur deux jours, les 24 et 25 août. Le parcours quotidien était d'environ 800 km, le circuit adopté fait 21 km; ce n'était pas un circuit comme l'est aujourd'hui Francorchamps, mais l'itinéraire était très sélectif, au départ de Spa, il emprunte la Sauvenière, se dirige vers Francorchamps, Cockaifagne, Sart, Tiège, pour revenir sur Spa par le lac de Warfaaz, et le boulevard des Anglais, pour repasser devant le temple Anglican où se trouvait le panneau d'affichage des temps et des classements, les stands de ravitaillements, et des tribunes inconfortables protégées par des bâches.

Le parcours total était divisé en sections de 42 km. Plusieurs difficultés se trouvaient sur le trajet, la première était la côte de la Sauvenière, venait ensuite, à Sart la traversée du passage à niveau.

On a essayé de rendre un semblant de sécurité, 15 000 m de clôtures ont été placées sur les abords du circuit, 150 hommes de la police ont été réquisitionnés, les routes ont été goudronnées, des rues barrées, des passerelles enjambent les voies ferrées.

Les départs sont donnés au matin du 24 août, dès 5h30 du matin, de minute en minute.

Preennent successivement le départ Ekskamp, Klinkhamers, Jérusalem, Loosemans, Loeffler, Fuzelier, Berger, Dertolle, Ville, De Woelmont, Gallice, Leschi-Jake, et enfin Sauvenière.

Peu de monde aux tribunes du départ car, comme le signale la presse de l'époque, le passage des concurrents à cet endroit manque totalement d'intérêt. Non loin de là se trouve un poste de ravitaillement et le service de la croix rouge.

La course se déroule depuis maintenant quelques heures; déjà plusieurs concurrents ont du abandonner. Parmi eux, Alfred Jérusalem sur Linon, non loin du village de Francorchamps.

Lorsque le bruit se répand peu à peu dans Spa "il y a eu un terrible accident!", on croit d'abord à une rumeur, car elles circulent souvent lors de ces épreuves.

Des personnes bien renseignées répandent la nouvelle: l'accident a fait deux victimes et l'une d'elle est mortellement atteinte; le fait va se révéler malheureusement exact, la rumeur pour une fois n'a pas menti.

Vers 9 heures, lors de la septième section, le baron Jean de Woelmont, âgé de 24 ans, veut dépasser la voiture rouge Springuel de Klinkhamers dans la descente en ligne droite qui va de Francorchamps à Sart, à quelques dizaines de mètres du passage à niveau; cette descente qui fait 2%, est bordée de jeunes arbres et de talus. Klinkhamers qui se trouvait sur la droite, roulait à une allure modérée. La voiture du baron accroche la voiture. Les conséquences vont être terribles. Le choc est violent, la voiture numéro 120, tamponnée, va être lancée sur la droite, au point qu'elle va se retrouver dans un fossé profond de plus de 50 cm. La voiture s'arrête en biais, juste au bord du trou, les deux occupants en descendent sans aucun mal. Mais pour la voiture tamponneuse numéro 11, cela se passe autrement. Elle franchit à une très grande vitesse le fossé et le talus qui est pourtant assez haut, pour aller retomber à plus de trois mètres de distance dans un champ où pousse du blé. Le baron est projeté au dehors de son bolide ainsi que son mécanicien Libert.



Voiture SPRINGUEL. Cliché tiré de «L'EXPANSION BELGE», septembre 1913.



Voiture du baron de WOELMONT. Cliché tiré de «L'EXPANSION BELGE», septembre 1913.

L'accident s'est produit tellement vite que les spectateurs témoins de la scène se sont à peine rendus compte de ce qui se passe, avant de se précipiter sur le lieu du drame au secours des victimes; le commissaire de course Houben signale l'accident aux autres concurrents.

Le blessé gît dans le champ à sept ou huit mètres de la voiture, la tête portant une plaie, le visage bleui, ainsi qu'une cuisse fracturée, son état était comateux, il s'était fracturé le crâne au volant en cassant et déracinant les jeunes arbres qui se trouvent le long de la route; le mécanicien Libert, quant à lui, n'est que légèrement blessé, il a des côtes fracturées. On transporte les blessés dans la villa de l'historien Henri Pirene, qui se trouve non loin du lieu du drame; plus tard, le docteur Poskin arrive pour soigner les blessés. Il ne peut constater que l'état désespéré du baron de Woelmont, état qui ne permettait aucun transport.

Le curé de Sart qui se trouvait non loin du lieu donne les derniers sacrements au mourant, qui ne succombe que vers midi sans avoir repris connaissance. Le baron était le neveu du baron de Woelmont qui habite le château de Soiron.

La voiture S.A.V.A. du baron ne semble pas avoir vraiment souffert de la collision; elle a les roues et les pneus endommagés, une des roues est enfoncée dans le champ, les pneus sont arrachés. Klinkhamers déclare qu'il roulait moins vite parce qu'il approchait du passage à niveau de Sart, il avait dépassé la victime peu de temps avant, et celle-ci venait de redépasser à son tour, mais peu de témoins peuvent apporter des détails précis sur le drame.

Très vite, des enquêteurs se trouvent sur place, le commissaire de police Joris, le juge d'instruction Toussaint, qui se trouvent justement à Spa, rejoints ensuite par le substitut du procureur du roi Tunis et du greffier Respire; le docteur Collette, médecin légiste de Verviers, viendra plus tard alors que le corps est redescendu à l'hospice St Charles. Comme il n'y avait pas de photographe du parquet, on demande à des amateurs de prendre des clichés des lieux pour les besoins de l'enquête.

Pendant ce temps, la course continue, le comité n'a pas cru bon d'arrêter l'épreuve. Une autre collision se produit plus tard, un peu avant le lac de Warfaaz encore sur une ligne droite; Gallice qui avait pris son virage assez brusque, fait un sensationnel tête à queue. Dans son

rapide mouvement de rotation sur elle-même, la voiture se vide de ses deux passagers qui sont lancés une dizaine de mètres plus loin par-dessus une haie, mais indemnes.

La F.A.B. de De Ville qui serrait de très près, tamponne la voiture de Gallice et la fait capoter, elle se retrouve sur le côté dans le fossé. La superbe F.A.B. de De Ville est elle aussi hors course par cet accident stupide, elle a buté contre un mur, résultat: radiateur troué, direction tordue.

Le lendemain, dernier jour du grand prix, le temps est frisquet et le ciel est couvert. Par ce temps incertain, le public est moins nombreux, les tribunes sont quasiment vides. Cinq concurrents seulement reprennent le départ pour terminer la course; ils étaient au départ le jour avant: 13 inscrits, 13 chiffre fatidique, 8 abandonneront par suite d'incidents mécaniques où d'accidents.

5h31: les départs sont donnés de deux en deux minutes; c'est Ekskamp sur Mercedes qui part le premier suivi de Berger sur S.A.V.A., Dermal sur Springuel-Impéria, Leschi-Jake sur F.A.B. et du Verviétois Sauvenière sur S.A.V.A.

Cette deuxième partie du grand prix se déroulera sans incident, au bout des 756 km, Ekskamp se classe en 8 heures 30 minutes 51 secondes, soit une moyenne de 82km500 et meilleur temps du meeting devant Berger 9 heures 31 minutes 6 secondes.

Le résultat officiel donne gagnant Dermal sur Springuel Impéria suivi de Berger et de Elkskamp. La coupe du roi est remportée par l'équipe S.A.V.A. Berger Sauvenière bien que Sauvenière dû terminer la course en ne roulant qu'avec deux vitesses. Ainsi se terminait un grand prix de Belgique qui avait mal commencé.

Après la guerre 14-18, en 1922, le grand prix renaîtra sur ce qui deviendra le circuit de Francorchamps, où il est toujours couru aujourd'hui mais qui n'est alors qu'un triangle de routes qui relie le village de Francorchamps aux villes de Stavelot et de Malmedy.

BOUCLES DE SPA

SPECTACLES

Si les Spadois fourmillent d'idées et ont la fibre organisatrice, combien reste-t-il de ces multiples manifestations parfois géniales qui ont émaillé les saisons locales? Deux d'entre elles, malgré l'un ou l'autre hoquet, sont encore là en 1996 après avoir vu le jour peu après la guerre. Elles ont bonifié au fil du temps, passant, faut-il le regretter? de l'amateurisme éclairé au professionnalisme perfectionniste de la civilisation de l'argent.

Ce sont le Festival de Théâtre et les Boucles de Spa. Deux spectacles bien différents qui ont pourtant en partie le même public ...

La vie spadoise est réveillée chaque mois de février, n'en déplaise à une frange de la population, par le passage plus ou moins bruyant d'automobiles affublées d'un large numéro sur les portières. C'est l'époque des Boucles de Spa; un événement qui sort à la fois les commerçants locaux et les amoureux du rallye d'une période d'hibernation dont les deux catégories ont hâte de voir le terme. C'est la première épreuve du championnat de Belgique des rallyes internationaux fait de sept épreuves cette année après en avoir compté neuf dans le passé.

1996 est la 39e édition de cette compétition qui porta longtemps le nom beaucoup plus charmant et révélateur de "Routes Blanches". Cette course était dans l'esprit de tous, une épreuve hivernale au même titre que le rallye de Suède, unique manche mondiale disputée exclusivement sur la neige. Mais, au grand dam des quelques rêveurs nostalgiques des saisons bien typées, la planète se réchauffe -ma bonne dame!- et les rares flocons qui nous sont impartis tous les quatre ans (96 a infirmé la règle), voire une distraite pointe de gel, font que ces blanches routes ont dû, sous peine de ridicule, céder leur nom à celui, plus neutre quoique fort populaire maintenant, de "Boucles de Spa".

S'il est indéniable que ce long week-end contrarie quelques riverains - ce serait plutôt la période fort controversée des reconnaissances qui est blâmable! - la ville de Spa est en fête. Au vu des statistiques, le "plus" économique généré par le déferlement humain est sensible - 166 millions en 95! - Une file ininterrompue de voitures au pas depuis plus haut que le terrain

d'aviation de Malchamps ou à un autre moment de la journée l'avenue Reine Astrid saturée depuis Marteau donnent une idée de la clientèle en puissance.

Les commerces locaux et périphériques, plus les occasionnels qui se partagent les "bawêtes" du chapiteau se réjouissent de l'aubaine. Les grincheux qui se plaignent des traces de boue ou des petites flaques d'eau apportées par des après-skis désinvoltes sur le sol de leurs magasins, n'ont sans doute rien compris!

Comme l'asphaltage inéluctable des routes secondaires est en marche depuis quelques décennies, ne subsistent que quelques chemins de terre dont l'un ou l'autre est ouvert à la course, l'espace de ce week-end-là. C'est le cas de cette fameuse épreuve chronométrée appelée la "Clémentine" qui n'est autre que tout ou partie - selon les années - de la "Promenade de la Princesse Clémentine", un lieu d'évasion affectionné des Spadois. Un autre tronçon de terre quasiment "classé historique" est celui qui finit ou commence la spéciale(°) de Barisart et est traversé par un ruisseau au lieu-dit le "Gué des Artistes". Les abords du gué sont "Le" rendez-vous classique des Boucles. La popularité de cet endroit a appelé au fil du temps animation, éclairage et sonorisation professionnelle qui contribuent à la fête, autant que ces parfums de feu de bois et de saucisses grillées qui font oublier le temps ingrat qui préside trop souvent à l'occasion.

Mais gare au pilote qui en fait trop en voulant se distinguer. Un passage réussi dans une majestueuse gerbe d'eau sera acclamé, mais celui qui cale et noie son moteur - dans les deux sens du terme - sera hué en proportion. La honte!

La force de l'organisation est justement d'avoir su créer un rythme par ce principe de... boucles qui ramène fidèlement toutes les trois heures les concurrents au podium d'abord, puis auprès de leurs assistances où les mécaniciens donnent la mesure de leur talent à la lueur des projecteurs. Les pilotes amateurs sont bien là, arrachant à la va-vite un quignon de sandwich en aidant leurs potes tandis que les pilotes professionnels sont déjà au chaud de leur motorhome d'où leur profil se découpe dans la buée des vitres, laissant rêver les jeunes spectateurs transis. Tant les passionnés qui ont sillonné la région pour se régaler des passages d'action et qui reviennent s'informer de l'évolution de la course que les badauds de l'occasion ne pourront s'abstraire de ces moments d'excitation, les seconds surtout ayant peine à imaginer que l'on puisse changer une boîte de vitesses en dix-sept minutes alors qu'on leur réclame trois jours de patience dans le plus performant des garages "civils"...

L'histoire - Les origines

La première édition de la Randonnée des Routes Blanches est partie le quinze février 1953 de... Bruxelles, cap sur Vielsalm, Houffalize, Neufchâteau et Saint-Hubert. Dix-sept concurrents sont au départ. Outre la performance sportive qui primait, un questionnaire touristique pimentait l'aventure ainsi que des épreuves de cartographie comme ce parcours de 50 kilomètres à parcourir dans l'heure, dans la région de Saint-Hubert. Un certain Richard sur Volkswagen figure à jamais sur les tablettes, précédant les quatorze autres finisseurs. Une Mercedes suit, devant une Morgan. On compte deux Buick, DKW et même une Mercedes diesel, qui, soit dit en passant, menait la confrontation avant une pénalisation. Le succès est total et la deuxième édition, douze mois après, entre déjà en ligne de compte pour le championnat de régularité. Déjà aussi la neige est absente mais on fait "avec".

Septante équipages sont au départ et l'épreuve sera écrasée par l'Aston-Martin de la star mondiale de l'époque qu'est Olivier Gendebien. En 55, ils sont 88 à tenter l'aventure qui cette fois est une authentique épreuve hivernale avec un froid polaire et des mètres de neige en Ardenne nécessitant des dégagements à la pelle. Quinze rescapés arrivent au terme, bien que tous largement hors des délais impartis d'où aucun classement ne sera publié, le règlement littéralement appliqué...oblige.

56 paie le prix de la folie de l'année précédente et les engagements chutent de deux tiers. Trente engagés se présentent. Si l'hiver est encore bien présent, les organisateurs ont édulcoré leur itinéraire plutôt axé vers le Brabant avec des incursions dans le Namurois. Ce sont deux petites autos qui l'emportent, l'Anglia d'Evrard devant la Simca de Georges Hacquin. Déçus ou dépassés par l'ampleur de l'événement, les organisateurs laisseront l'épreuve hiberner cinq années dans l'oubli avant de la relancer en 1962. On retrouve la région de Spa, la neige et le verglas; des conditions fort difficiles d'où aucun concurrent ne parviendra à éviter des pénalisations. Quarante trois équipages rejoignent l'arrivée sur les cinquante-trois partants. C'est la DAF des Verviétois Sander père et fils qui enlève la victoire devant la Citroën ID de Princen. 1963 voit des tensions internes perturber le club organisateur qui annule l'édition in-extremis. Ce sera la dernière fois qu'on saute une année. Dès 1964, on entre dans l'ère Delettre. Alphonse Delettre, jusqu'alors le bras droit de Paul Delrivière le maître à penser de l'Union

Mécanisée, est intronisé et construira contre vents et marées, l'image internationale de l'épreuve ainsi que sa réputation universelle de "Mandarin des Boucles" jusqu'à sa mort dans les années 80. La nouvelle philosophie est en marche. Si on part toujours de Bruxelles, les épreuves disputées dans la région spadoise sont toujours plus déterminantes. Jusqu'à présent aussi les écarts entre les concurrents sont déterminés par les pénalisations et non point encore par le temps cumulé des spéciales comme cela est le cas de nos jours. Malgré les conditions atmosphériques souvent difficiles il est à noter que des "petites" voitures sont souvent bien classées comme les Mini entre autres. Des grands noms du rallye vont apporter un crédit majeur à l'épreuve comme Staepelaere, le pilote Ford aux vingt couronnes.

1966

C'est un moment-clé dans l'histoire de cette course. C'est en effet la première fois que le système de boucles est instauré et surtout c'est la première année que le rallye va partir de Spa, nouveau centre névralgique de l'épreuve. Cinq boucles de cent septante kilomètres sont au menu. Ce sera aussi la première fois que la Clémentine est empruntée en course. Gilbert Staepelaere sur sa Cortina GT se bat contre Julien Vernaeve (Mini) et les deux hommes dominent la course mais une lourde pénalisation repoussera Vernaeve dans les profondeurs du classement.

Les louanges sont unanimes. Spa a gagné ses galons et la course est difficile, complète et sportive; l'intense travail tant du pilote que de l'équipier ne leur laissant guère le temps de musarder en chemin.

1967 le rallye prend définitivement l'appellation "Boucles de Spa" avec quatre boucles de cent quatre-vingt kilomètres. Le froid est là mais sans plus. Jean-Louis Haxhe et son agile petite Lotus Elan enlèvent la mise avant le retour de la neige en 68.

Là, malgré une attaque en règle de Staepelaere c'est le funambule Jean-Marie Jacquemin qui va mettre tout le monde d'accord sur une Renault Gordini, se jouant de tous les innombrables pièges de boue, de neige et de verglas.

Les années qui vont suivre verront alterner les hivers rigoureux aux journées - trop - clémentes. La course est encore départagée par la régularité. La moyenne imposée est le plus souvent de cinquante kilomètres à l'heure. Le métier et l'intuition du copilote sont d'un immense secours à son pilote mais il peut lourdement le pénaliser par l'une ou l'autre

maladresse. Seulement deux spéciales, comme on l'entend maintenant avec la route fermée à la circulation, sont au programme : Ster et la Clémentine. Le reste, c'est la route et des contrôles de passage qui déterminent l'ampleur des pénalisations. Certaines années à la météorologie plus ou moins sévère verront les organisateurs "étirer" le délai de mise hors-course pour ne pas voir se reproduire le scénario de 55.

1974 voit la première victoire d'un étranger, l'Allemand Gerd Idel sur une Porsche diabolique. L'audience internationale est en route.

C'est pourtant en 1976 qu'une nouvelle étape importante vit le jour avec l'accession des Boucles de Spa au championnat d'Europe. C'est aussi l'année où celui qui deviendra et reste à ce jour la mascotte des Boucles, le Suédois Stig Blomqvist, débarque chez nous et l'emporte avec panache sur une Saab 99 EMS dans des conditions météo folles dont la décision d'Alphonse Delettre d'interdire les pneus à clous n'est pas la moindre. Trois Suédois et un Autrichien font les quatre premières places. L'Histoire est en marche. A noter pour l'anecdote que Bengt Lundstrom, le Suédois classé quatrième, porte les couleurs du groupe ABBA dont il est un des proches.

Tony Pond, un autre étranger "adopté" par le public belge, nous reviendra souvent, sa victoire de 77 ayant marqué les esprits sur sa Triumph TR7.

Ca bouge chaque année. Alphonse Delettre, toujours grognon et autoritaire est néanmoins, sinon adoré, du moins respecté pour sa stature et pour l'excellence de son épreuve.

1978 et du nouveau encore et toujours. Une page est tournée et le parcours de régularité rentre à jamais dans les livres. Le vainqueur sera jugé au total additionné de ses temps réalisés au fil des spéciales. C'est le Waremmien Jean-Louis Dumont qui l'emportera sur une Opel Kadett GT/E groupe 1 (c'est à dire un niveau de préparation moins sophistiqué que les groupe 2 ou 4 qui sont de véritables bêtes de course). Dumont vient d'entrer dans la légende.

Le cinquième classé, qui dispute son premier rallye international au volant est à l'aube d'une monumentale carrière sur tous les continents. C'est Marc Duez, du Mont Rigi. Jamais plus il ne quittera le feu de l'actualité où une vingtaine d'années plus tard, il continue à gagner des courses et à charmer les enfants de ses premiers supporters.

L'édition 78 a satisfait les édiles de la Fédération Internationale de l'Automobile et un coefficient supérieur est attribué à l'épreuve de 1979. Une nuée de pilotes étrangers de talent est au départ dont l'Allemand Jochi Kleint (Opel), qui va non seulement gagner la course mais aussi être titré champion d'Europe en fin de saison. Cette année-là verra un triplé germanique. Malgré tous leurs dons, nos locaux se sont inclinés non sans avoir opposé fière résistance.

1980 sonne le retour de Blomqvist et quelques compatriotes scandinaves mais, l'atout dans la manche de Maître Delettre s'énonce au féminin...C'est Michèle Mouton. La Française est au sommet de sa technique et de sa popularité. Ses résultats dégoûtent régulièrement les meilleurs pilotes mondiaux qui exhalent de plus en plus souvent leur tempérament machiste, simplement parce qu'ils se croyaient à l'abri de l'intrusion d'une femme dans leur milieu mâle et clos.

Michèle se battra comme toujours, sans espérer le moindre geste de ses adversaires. Les pneus d'hiver ne sont guère adaptés et la vie est dure. La pluie remplaçant la neige, les clous sont du coup supprimés et la méridionale remonte à la force du poignet... qu'elle va se casser dans un retour de volant, en sortant de la route. Elle rejoindra courageusement l'arrivée en 4e position, derrière Blomqvist, Didi (Fiat 131) et Dumont (Porsche).

Le début des années 80 va voir l'avènement des "Trois Mousquetaires", les trois jeunots protégés de Gilbert Staepelaere qui a fini par raccrocher son casque après deux décennies de loyaux services. Ces trois jeunes sont Patrick Snijers, Robert Droogmans et Marc Duez. Certes, ils ont déjà roulé un peu partout depuis deux saisons mais ils n'ont pas encore eu souvent l'occasion de disposer d'une auto de pointe pour prétendre à la victoire. Ce même Staepelaere qui disposait encore d'une Ford officielle a équitablement réparti son usage entre ces trois futures stars, leur prêtant en trois ou quatre occasions pour se faire les dents. Ils sont mûrs et depuis qu'ils ont goûté à ces bêtes de course, ils ne peuvent plus s'en passer. Marc Duez pilote une Porsche pour ces Boucles 91 alors que Snijers et Droogmans ont chacun loué une Ford Escort en Angleterre, avec l'appui de leurs clubs de supporters respectifs voire d'un coup de pouce paternel Ce sera la première des six victoires spadoises de Patrick Snijers, à ce jour sept fois champion de Belgique. Certes les étrangers de valeur continueront à honorer la désormais classique compétition ardennaise mais plusieurs de nos vedettes qui ont désormais fait de la course leur métier, chose inconcevable en rallye jusqu'à récemment, vont dès lors se battre à armes égales avec les stars européennes et rester maîtres chez eux. Depuis le succès de Snijers en 81 donc, jusqu'à cette dernière édition 96 en date, seuls quatre pilotes "venus d'ailleurs" se sont imposés dans la Ville d'eau. Depuis une décennie maintenant, au décès

inopiné de son père, le plus jeune des fils, Pierre Delettre, a repris au pied levé le flambeau paternel. Il fut d'ailleurs un des plus jeunes directeurs de course de l'histoire. Différent de son glorieux aîné, Pierre a magnifiquement négocié le tournant du professionnalisme, étant lui aussi précurseur sur ce tableau. Sa nouvelle disponibilité et un sens aigu des relations commerciales ont donné à l'épreuve un souffle puissant qui a drainé quelques-uns des plus gros commanditaires du pays qui savent qu'ils jouent gagnants en misant sur les Boucles de Spa.

Rendez-vous en 1997 pour le quarantième anniversaire des Boucles de Spa.

(°) "Spéciale" ou épreuve spéciale est le terme employé pour appeler les quelques kilomètres de route, fermée à la circulation, où les concurrents du rallye se donnent au maximum et sont chronométrés. Un rallye comporte souvent entre vingt et trente spéciales, entre lesquelles les concurrents retrouvent la route publique dite de "liaison" et y sont donc astreints à la même réglementation "civile" que tout un chacun.

David Limage



Boucles de Spa 1996. (Photo Jacques LETIHON).

OMBRE ET LUMIERE SUR L'HOTEL D'ORANGE

La ville d'Ulm en Souabe est célèbre par sa cathédrale, dont la flèche est la plus haute d'Europe, mais aussi parce que, le 14 mars 1879, elle a vu naître Albert Einstein, l'homme le plus génial du XXe siècle, que l'on a comparé à Isaac Newton pour l'influence déterminante qu'il a eue sur la physique et la philosophie.

En août 1932, Albert Einstein se réfugia à Spa, pour se mettre à l'abri des menaces qui oppressaient les Juifs au lendemain de la victoire électorale des nazis du 31 juillet.

Résumé de la carrière d'Albert Einstein

Son père, Hermann, doué pour les mathématiques, dirigeait à Ulm une fabrique de matériel électrique, avec son épouse Pauline Koch, issue d'une famille de riches meuniers.

L'ingénieur Jakob Einstein, frère d'Hermann, observa que le jeune Albert présentait beaucoup d'aptitudes pour les disciplines mathématiques et physiques.

A l'âge de 17 ans et demi, il entra à l'Ecole Polytechnique de Zurich où il acquit, quatre ans plus tard, le titre de professeur en ces domaines. C'est là qu'il rencontra sa future épouse Mileva Maric, jeune fille d'origine serbe, elle aussi d'un niveau excellent dans ces mêmes branches scientifiques.

Ils se marièrent en 1903 et deux ans plus tard, Albert, à l'âge de 26 ans et fermement secondé par Mileva, publia trois nouvelles théories:

- la relativité restreinte;
- le mouvement brownien;
- l'effet photo-électrique.

La relativité, qui se résumait en une formule de trois lettres et d'un chiffre, allait bouleverser radicalement le domaine des connaissances de l'infiniment grand à l'infiniment petit, au point de reléguer au placard maintes certitudes tenues à bout de bras par d'éminents pontifes.

Albert Einstein devint très vite célèbre: nommé professeur adjoint en 1909 à l'Université de Zurich, puis professeur titulaire de la chaire de physique théorique au Polytechnicum en 1912.

Il représente, en 1911, l'Autriche au congrès scientifique de Bruxelles, que l'industriel et mécène Ernest Solvay avait eu l'idée d'organiser. Cette date est importante car elle marque le début des relations qui vont s'établir entre Albert Einstein et quelques savants de Belgique et plus spécialement avec nos souverains Albert et Elisabeth.

Le retentissement de la théorie de la relativité fut tel dans le monde scientifique, que les savants allemands Walter Nernst et Max Planck prirent le chemin de Zurich pour convaincre leur jeune et éminent confrère de venir exercer à l'Institut Kaiser Wilhelm de Berlin. Les conditions de salaire étaient si larges et les obligations pédagogiques si peu contraignantes, qu'il était difficile pour un jeune savant, tel Albert Einstein de refuser ces propositions, d'autant plus qu'il pouvait aussi se consacrer entièrement à la recherche, en toute liberté.

Le jeune ménage, qui comptait alors deux fils, s'installa à Berlin en avril 1914. Très vite, ce milieu parut hostile à Mileva, à commencer par la famille de l'oncle d'Albert, qui n'aimait pas cette "slave" si différente d'eux. En effet, le jeune ménage, à la fois germano-israélite et serbo-orthodoxe, prêtait facilement le flanc aux piques de ces prétentieux berlinois. Par surcroît, la Première Guerre Mondiale, qui s'alluma à l'issue du funeste "Incident de Sarajevo" augmenta le malaise.

Mileva et sa famille retournèrent en Suisse pendant la guerre et Albert restera seul à Berlin pour y poursuivre la carrière exceptionnelle qui se présentait à lui.

La rupture du ménage fut bientôt un état de fait et un peu plus tard, Albert Einstein se remaria avec une amie d'enfance, sa cousine germaine Elsa Einstein de Berlin, veuve et mère de deux filles.

En 1917, poursuivant ses recherches, il mit au point la "Relativité Généralisée" qui eut un retentissement encore plus considérable que ses précédentes découvertes.

Sur le plan politique, Albert Einstein était foncièrement pacifiste et ne pouvait taire ses reproches envers l'Allemagne belliciste; selon l'historienne Antonina Vallentin, il fit part à diverses personnalités de son souhait de voir la défaite de l'Allemagne, responsable à son avis du conflit qui saignait l'Europe. Attitude certes courageuse mais combien imprudente de la part d'Albert Einstein qui avait opté pour la nationalité suisse quelques années auparavant.

Cependant, après l'Armistice, il soutint la République Démocratique de Weimar et, en bon Allemand, il considéra que le Traité de Versailles étouffait le peuple par le poids insupportable des dédommagements que les vainqueurs lui avaient imposé. Albert Einstein présentait même de nouvelles calamités pour l'Europe si on ne mettait pas fin à cette situation.

CONSEIL DE PHYSIQUE SOLVAY
BRUXELLES 1911



Photo Ocranix, Bruxelles

GOLDSCHMIDT	PLANCK	RUBENS	LINDEMANN	HASENDRHL								
NERNST	BRILLOUIN	SOMMERFELD	DE BROGLIE	HOSTELEY								
		SOLVAY	LORENTZ	KINDSEN	WARBURG	HERZEN	JEANS	RUTHERFORD				
				PERLIN	WIEEN	Madame CURIE	POINCARÉ	KAMERLINGH ONNES	EDYSTEIN	LANGEVIN		

1

2



Pendant les années d'entre les deux guerres, le grand physicien poursuivit une carrière triomphale, accueilli partout dans le monde avec les marques de respect dues à un chef d'Etat, que l'on a peine à imaginer aujourd'hui. D'une certaine manière, il était le meilleur ambassadeur de l'Allemagne, qui tentait sa rentrée dans le concert des Nations.

Albert Einstein fêtera son cinquantième anniversaire en 1929. A cette occasion, la ville de Berlin envisagea de lui offrir une propriété de plaisance à Caputh petit village au bord de la Havel dans la grande périphérie Sud-Ouest de Berlin, près de Potsdam. Ainsi, Albert Einstein pourrait s'adonner à son sport préféré, le yachting, de façon confortable. Mais, à la suite de manoeuvres obscures d'une bureaucratie subalterne déjà acquise au nouveau courant nationaliste à connotation anti-juive, le projet échoua.

Dégoûté, Albert Einstein mit un terme à cette mauvaise plaisanterie en achetant, de ses deniers, un joli cottage en poutres de bois, dont il profitera à peine trois saisons, pour cause d'épuration raciale. Malgré tout, il passa les meilleurs moments de sa vie à glisser au gré des vents sur les eaux de Caputh avec son petit bateau, le "Tümmler"; c'était le cadeau de ses fidèles amis, moins tatillons et plus reconnaissants que les ronds-de-cuir de Berlin.

En juillet 1932, l'Allemagne frôlait l'anarchie: nazis et communistes se livraient des combats sanglants dans les rues des grandes villes industrielles et de la capitale. Il y eut, en Prusse, plus de 89 morts et environ 400 blessés. Rien que pour le 10 juillet, on dénombra une vingtaine de tués, puis le 17, à Altona dans la banlieue de Hambourg, des provocateurs nazis furent accueillis à coups de feu par les communistes; cette fois, on releva 20 morts et des centaines de blessés graves.

Pour mettre fin à cette situation chaotique, le chancelier Franz von Papen (nommé depuis le 31 mai), sous la présidence de Hindenburg, réclama le 20 juillet les pouvoirs spéciaux auxquels il avait droit, ainsi que le Président, en vertu de l'article 48 de la Constitution. Von Papen se nomma Commissaire pour la Prusse avec le pouvoir de révoquer les ministres, si nécessaire. Ensuite, il décréta l'état d'urgence dans le Brandebourg et dans la capitale. Les mesures militaires, en cas de trouble, furent confiées au Général von Rundstedt.

Albert Einstein, qui n'appréciait guère un gouvernement sous la conduite de von Papen (réputé de droite), appréhendait encore plus les lendemains d'une arrivée au pouvoir des nazis. A la veille des élections du Reichstag, prévues pour le 31 juillet, il monta au créneau avec quelques intellectuels de son entourage.

Les écrivains Arnold Zweig (Education héroïque devant Verdun), Heinrich Mann (La Tête) et le dramaturge Ernst Toller (Requiem pour les Frères Assassins) lancèrent, avec le

grand physicien mondialement connu, un appel urgent à toutes les couches de la société pour former un bloc uni avec le Parti Communiste (KPD), le Parti Socialiste (SPD) en vue de barrer le chemin à Hitler et à son Parti Ouvrier National-Socialiste (NSDAP).

L'appel sera vain. Mais l'avenir démontrera qu'Albert Einstein, comme en 1914, avait eu une vision claire des malheurs qui allaient à nouveau s'abattre sur le monde si le caporal autrichien, assoiffé d'espace vital, arrivait au pouvoir.

Il est intéressant de connaître la façon selon laquelle le chancelier Franz von Papen, le futur prisonnier de luxe du Manoir de Lébioles en 1945, analysa après la guerre, le résultat des élections du 31 juillet 1932, qui furent décisives pour l'arrivée de Hitler au sommet de l'Etat: "Les élections législatives du 31 juillet apportèrent une nouvelle preuve (...) que la nation, dans son ensemble, était lasse de voir se succéder indéfiniment des gouvernements formés uniquement par les partis de la coalition de Weimar. Sur un total de 36,8 millions de votes, ces partis n'obtinrent (...) que 12,9 millions. Les nazis portèrent leurs voix de 6,4 à 13,7 millions et celui de leurs sièges de 110 à 230" (F. von Papen: Mémoires).

Du même coup, ils devenaient le parti le plus puissant avec 38,5% des votes. C'était encore bien peu pour atteindre la majorité absolue, mais pour former un gouvernement de coalition, ils s'imposaient fatalement.

Le mois d'août commença très mal: les élections n'avaient pas apporté la solution miracle. Bien au contraire; les bagarres entre partis extrémistes (nazis et communistes) redoublèrent de violence.

A Potempa en Silésie, un crime odieux perpétré le 10 août allait bouleverser la population et avoir, par la suite, des conséquences inattendues sur la crédibilité du formateur Franz von Papen. Cinq membres du parti nazi tuèrent, à coups de pied, le dénommé Pietrzuch, communiste notoire, sous les yeux de sa mère. Or l'agitation politique avait conduit von Papen à promulguer, dès le 9 août "un décret instituant la peine de mort pour les cas les plus graves de violence politique" (F. von Papen: Mémoires).

On sait qu'à la belle saison, Albert Einstein résidait dans sa nouvelle maison de campagne à Caputh. Mais ce qui est moins connu, c'est que le tristement célèbre Dr Joseph Goebbels, chef de la propagande nazie, habitait parfois à Caputh (comme Albert Einstein, il adorait faire du yachting sur la Havel!). Or, on avait rapporté à Hitler que l'affaire de Potempa inquiétait sérieusement l'opinion publique. Afin de limiter les dégâts que cette affaire criminelle aurait pu provoquer au NSDAP dans les futures transactions entre partis, Adolf précipita un

rendez-vous avec le Président Hindenburg pour engager des négociations au plus vite. Il quitta Berchtesgaden le 11 août et arriva dans la soirée du 12 chez Goebbels à Caputh.

Comme nous l'avons dit, Albert Einstein avait prêté son nom à un front socialo-communiste afin de s'opposer à l'ascension du NSDAP vers le pouvoir. Ce dernier faisait recette en tenant le "marxisme juif" pour responsable des misères de la nation allemande. Les élections de juillet ayant vu un triomphe sans précédent du parti nazi, Albert Einstein jugea plus prudent de trouver refuge à Spa (voir plus loin la correspondance entre Albert Einstein et Walther Mayer) dès le début du mois d'août 1932, le temps que les passions s'apaisent.

Hitler n'avait-il pas déclaré à Düsseldorf, le 27 janvier 1932, devant une assemblée des grands industriels de la Ruhr: "Nous extirperons le marxisme jusqu'à sa dernière racine ...". Si cette phrase rassurait les fabricants de canons, elle ne pouvait qu'inquiéter le pacifiste Albert Einstein, qui les détestait par-dessus tout.

De ces événements, on possède la version de Joseph Goebbels, annotée dans son "Journal" qui lui survécut (traduction de Monsieur Léon Marquet):

8 août 1932:

"Les S.A. sont concentrés autour de Berlin. Ils sont en état d'alerte et prêts à tout ..."

12 août 1932:

"A Berlin, la situation est calme. La S.A. est restée dans ses quartiers et jusqu'à présent, tout s'est passé sans accroc, les gens veulent marcher... La Wilhelmstrasse hésite. (N.D.L.R. Le Palais présidentiel et la Chancellerie se trouvaient sur la Wilhelmstrasse. Elle souhaite que le Führer aille à Berlin. S'il vient, il se trouve devant une grave décision à prendre. Sans les pleins pouvoirs, il ne peut pas maîtriser la situation et s'il ne les obtient pas, alors il doit refuser et dans ce cas, il y aura une forte baisse dans le mouvement (nazi) et le corps électoral. Pour la Wilhelmstrasse, c'est une heure historique. (...) Je vais partir le soir à Caputh et y attendrai le Führer.

Il est arrivé à 10 heures à la nuit tombante. Personne ne doit savoir qu'il est en route pour Berlin. Je lui fais un rapport complet sur les entretiens qui ont eu lieu jusqu'à présent. Aussitôt, il prend une position de combat. Il n'a plus qu'une seule solution. Toute la soirée, il arpente la chambre à grands pas ainsi que dehors, sur la terrasse. Visiblement, cela le travaille. Tout doit être mûrement pesé. De sa visite chez le Président du Reich dépend le développement ultérieur ... Le fruit d'un travail de dix années est-il enfin mûr? (N.D.L.R. 10 années plus tôt, c'était l'assassinat de Rathenau, l'ami d'Albert Einstein). Aucun d'entre nous ne peut le croire. Maintenant, il faut attendre tranquillement. On fait de la musique et on fouille dans les



3



4

5

СВ. СВ. СВ.



souvenirs. Nous nous séparons tard dans la nuit. le Führer passe la nuit à Caputh et veut partir tôt le matin pour Berlin avec le chef d'état-major (Stabschef). Tout dépend de savoir si le destin nous sourira.

13 août 1932 (résumé):

"A midi, le Führer est chez Streicher et Papen. On veut lui faire accepter d'être Vice-Chancelier et il refuse parce qu'ils veulent l'affaiblir ainsi que le Parti."

A vrai dire, le Président Hindenburg se méfiait du "caporal autrichien" et le trouvait indigne du titre de Chancelier qu'il revendiquait. La dictature hitlérienne était donc remise sine die.

Albert Einstein à Spa

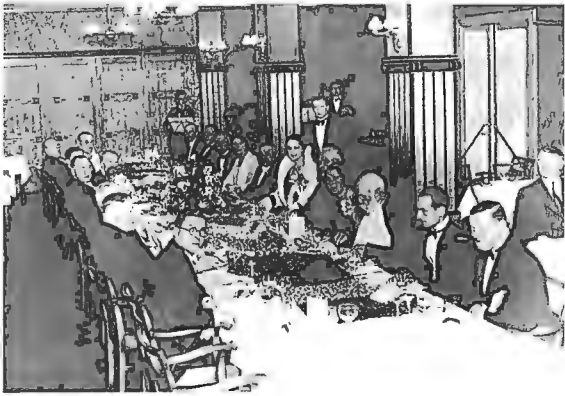
Suivant la correspondance d'Albert Einstein, on peut avancer que c'est dans les tous premiers jours, après les élections du 31 juillet 1932, qu'il vint passer "incognito" presque tout le mois d'août en la Perle des Ardennes. L'ambiance, ici, serait insouciant, comme dans toutes les stations thermales, s'il n'y avait depuis quelques années un flux d'émigrants juifs, pleins d'inquiétude pour leur survie. Ces Israélites qui fuient déjà l'Allemagne et certains pays de l'Est, trouvent commode de faire étape à Spa, de par la proximité de la frontière allemande. De plus, la ville compte un grand nombre d'hôtels de toutes catégories, tenus par des patrons juifs pour une clientèle saisonnière juive; tous préparent, pour les pratiquants, une alimentation cascher et ornent leur enseigne de l'étoile de David. Les enfants des villages spadois s'étonnent parfois devant le cérémonial d'un ministre du culte israélite qui récolte, par exemple, le lait cascher suivant les prescriptions de la Kashroute; sa mission consiste à vérifier si le lait (halav Israël) provient bien d'animaux bi-ongulés, tels la vache, la chèvre ou la brebis; d'où l'obligation de constater si le fond des cruches ne comporte aucune trace de lait douteux.

Spa compte même une synagogue, d'abord installée à l'ancien Salon Levoz, par décision communale du 17/06/1900, puis à la villa "Les Charmilles" rue du Waux-Hall, à côté du Cercle Ouvrier St Joseph, le futur Concordia.

Les estivants juifs de Belgique sont déjà fort nombreux en temps normal; les propriétaires qui mettent en location leurs grosses villas ou leurs petits meublés, les trouvent fidèles, car chaque année, vers la fête de Pâques, ils les voient revenir. Le lieu de promenade que les Juifs apprécient le plus est le Parc de Sept Heures; ils s'y rassemblent souvent pour des parloles interminables et, le soir venu, il ne reste de leur passage qu'un grand rond de chaises à l'abandon sur le gravier.



6



7



8



9

En cette fin de mandat communal, l'échevin des finances du cartel libéral-socialiste est Armand Deitz; c'est un homme d'affaires liégeois, lui aussi d'origine juive. La petite bourgeoisie spadoise l'apprécie (il y a cependant des grincheux), car il est très efficace pour maintenir dans la ville une activité touristique et thermale florissante. On dit qu'il est richissime et qu'il prospère dans l'exportation du charbon. Il est mécène, car il finance de ses deniers des réjouissances pour le délasserment des curistes. En tout cas, il voit grand pour la ville: elle lui doit quelques belles réalisations; par exemple, il est à l'origine de la création du laboratoire Henrijean dont personne aujourd'hui ne conteste la valeur, puis du terrain de golf à 18 trous près de Balmoral. Le 31 juillet 1932 verra aussi l'élection de Miss Univers (ancienne Miss Turquie). La Ville recevra la Garde Républicaine Française aux frais d'Armand Deitz. Il estime nécessaire d'améliorer l'hippodrome et, par la même occasion, de créer un aéroport: l'ensemble formera le complexe touristique de la Sauvenière. Mais hélas, ce champ d'aviation, laissé sans défense en 1940, sera utilisé par les escadrilles offensives de l'armée allemande.

Quelques familles de commerçants juifs (par exemple: les Benzen, les Bertram et les Goldstein) se sont fixées à Spa et leurs enfants fréquentent les écoles communales, se mêlant aux autres élèves en bonne intelligence.

La guerre fera disparaître la presque totalité de la petite colonie juive et beaucoup de jeunes gens de Spa se demanderont bien souvent ce qu'il est bien advenu de leurs amis de la Diaspora.

Les grandes rafles de 1942 et 1943, organisées par les nazis, ont sévi ici comme ailleurs. Les témoignages sont rares, cependant une Spadoise rapporta qu'elle avait vu, rue Entre-les-Ponts, un enfant juif arraché des bras de ses parents, avant de les emmener tous, à n'en pas douter, vers la mort.

Exceptionnellement, la famille Goldstein, place du Monument, échappa à la déportation; elle fut exemptée du port de l'étoile jaune parce que le père de la famille, Hermann Goldstein, avait sauvé de la noyade, dans le lac de Warfaaz, l'enfant d'un militaire allemand.

La population spadoise, à l'exception de quelques grands collaborateurs antisémites, ignore jusqu'à la fin de la guerre le sort monstrueux réservé par le Troisième Reich au peuple d'Israël.

Pour les sceptiques quant au sort qui a été celui des Juifs de Spa, les registres des décès de l'Etat-Civil, mis à jour après les hostilités, sont éloquentes.



10



11



12

Ainsi furent assassinés au nom de la race allemande:

- Freudmann Maurice, avenue des Lanciers, 14, né à Anvers le 26/09/1903 et mort en mars 1943 à Maydaneck (Pologne), époux de Leizerovits Bella.
- Anger Else, gouvernante, avenue Clémentine 5, née à Hildesheim, morte le 14/12/42 à Auschwitz.
- La famille Sonderling, boulevard des Guérêts 44, originaire de Neu-Sandeg (P) fut anéantie dans un camp de concentration, quelque part en Allemagne, le 31/12/42:
 - le père Chaïm, diamantaire;
 - son épouse Reinhald Rosa;
 - leurs fils Isaac et son épouse Schonfeld Rozy née à Szerenes (Hongrie);
 - leur deuxième fils Osias. (Leurs fils étaient ouvriers diamantaires)
- La Famille Reizer, rue du Tennis 28, originaire de Waras (Pologne) fut anéantie dans le courant du mois d'août 1942 en un lieu inconnu:
 - le père Mozes, fourreur;
 - son épouse Steichel Ruchla, ménagère, née à Dturniau;
 - leur fille Hélène, née le 25/05/30 (12 ans!).
- Kamm Manfred, place Royale 13, né à Francfort/Main le 19/04/1927, mort le 31/12/1942 (15 ans!).
- Ehrenzweig Rosa, avenue Clémentine 5, célibataire, gouvernante, née à Budapest (H), morte le 31/12/1942 dans un camp de concentration en Allemagne.
- Seligman Régina, avenue des Lanciers 17, célibataire, gouvernante, née à Vienne le 23/03/1906, morte au cours du mois de décembre 1942 au camp d'extermination de Birkenau (Pologne) où furent assassinés des millions de Juifs.

A ces victimes, il faut ajouter la fin tragique de la famille Kopelman-Hirsch qui habitait rue Brixhe n°2. En décembre 1940, Salomon Kopelman né à Amsterdam en 1894, son épouse Johanna et leurs deux filles Sarah et Héléna, périrent dans le naufrage du navire Salvador dans la Mer de Marmara, alors qu'ils tentaient de fuir l'Europe envahie par les Allemands.

Dix ans avant cette ignominie, Albert Einstein est à Spa, parce qu'il est déjà victime du nazisme, lui, l'homme le plus célèbre de son peuple, que l'on a comparé à un nouveau Messie, lui, qui figurait de son vivant, sculpté dans la pierre du temple évangélique de Riverside, sur la rive de l'Hudson River à New York.

à suivre...

F. Bourotte

LEGENDE DES ILLUSTRATIONS

1. Conseil de Physique SOLVAY en 1911 à Bruxelles. Albert Einstein est l'avant-dernier à droite (photo SOLVAY).
2. Albert EINSTEIN et son épouse Mileva MARIC. ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH.
3. Miss Turquie : M^{lle} Keriman Halis sera proclamée à Spa «Miss Univers 1932», le 31 juillet (photo SURREYYA).
4. Armand Deitz, Premier Echevin de Spa en 1932, futur bourgmestre (collection P. Deitz).
5. Spa, 31 juillet 1932. Les candidates pour la proclamation de Miss Univers posent sur le green du Golf Club des Fagnes (photo Roméo Quirin).
6. Armand Deitz pose sur «son aérodrome» de la Sauvenière devant un avion belge, Saint Hubert, de l'ingénieur José Orta (photo Roméo Quirin).
7. Armand Deitz au bouquet pour Miss Univers au Palace Hôtel des Bains (photo Roméo Quirin).
8. L'Echevin des Travaux Alphonse Jacques «opère» son collègue Armand Deitz. Caricature de M. Henrijean (collection Dr. A. Henrard).
9. Méchant tract antisémite de l'artiste Ludsen.
10. A gauche, la Synagogue de Spa, rue du Waux-Hall ; à sa droite, le Cercle Ouvrier Saint-Joseph (photo F. Bourotte).
11. M. et M^{me} H. Goldstein, commerçants polonais place du Monument, échapperont à la déportation pendant la guerre.
12. Soldats du 1^{er} Lanciers pour une cérémonie au Monument aux Morts avant la guerre. Hermann Goldstein a pavoisé sa maison.