

Belgica Nieuwsbrief Juni 2012

° Eerst en vooral onze hartelijkste gelukwensen aan **Dixie Dansecoer voor zijn 50ste** verjaardag en aan onze zeer dierbare **vriend Kjell Kjaer ter gelegenheid van zijn 70ste verjaardag**. Zij betekenen heel veel voor het Belgica Genootschap en het Belgica project in zijn geheel !

° **Vanwege Florence Kuyper** volgend berichtje :

Beste Willy en Helge,

Een maand of wat geleden heb ik contact met jullie gehad vanwege de jenever en likeur. Niet zozeer de alcohol alswel waar ik het voor wilde gebruiken was belangrijk.

Ik moest een presentatie geven over iets historisch betreffende Antarctica. Ik was namelijk door de 1e selectie heen voor een job op de UK Base A op Goudier island in Antarctica. Dit staat beter bekend als Port Lockroy. Ik had besloten om die presentatie over de Gerlache te houden.

Een aantal weken geleden heb ik mijn presentatie gegeven, en daarbij heb ik de likeur geschonken voor de ruim 20 aanwezigen. Zowel de presentatie als de likeur en de chocolaatjes waren een succes! Ik kreeg erg leuke reacties en door de likeur heb ik ook over jullie project en dat van de new Belgica kunnen vertellen. Mooi dus.

De selectiedagen waren erg intensief en zeer uitgebreid maar na terugkomst uit de UK werd mij verteld door de Trust dat felbegeerde plaats voor mij was. Fantastisch nieuws en voor mij een droom die waarheid wordt!! Ik ga nu vanaf november met 3 Britten voor bijna 5 maanden werken op Port Lockroy. Op de website van de Trust staat meer over deze historische plek die geworden is tot het enige levende museum op Antarctica: www.ukaht.org

Ik vond het leuk om jullie deze feedback te geven en nogmaals te bedanken voor jullie enthousiasme betreffende de Belgica. Wellicht dat we in de komende tijd elkaar weer tegenkomen.

*hartelijke groet,
Florence*

L'expédition antarctique belge.

On sait que le départ de l'expédition antarctique belge est prochain. D'après des nouvelles que nous venons de recevoir de son promoteur, M. le commandant de Gerlache, la *Belgica* quittera Sandefjord (Norwége) le 19 juin, ayant à bord le maître d'équipage Möller, de la marine royale danoise, ex-maître de l'*Ingolf* (expédition danoise de 1895-96 dans le détroit de Danemark). M. de Gerlache essayera, dans le Skagerak, ses engins de pêche en eau profonde. La *Belgica* relâchera ensuite à Frederikshavn (Jutland) pour y embarquer quelques instruments, des vivres, etc., et arrivera à Anvers vers la fin de juin.

A Anvers aura probablement lieu, à la salle Verlat, une exposition du matériel de l'expédition.

Le personnel scientifique est actuellement composé comme suit : commandant, M. A. de Gerlache ; géologie, météorologie et océanographie, M. Arctowski ; magnétisme terrestre et observations du pendule, M. Danco ; zoologie, dragages, etc., M. Racovitza.

Le second du bord et de l'expédition sera probablement belge. Sa désignation dépend d'une autorisation du gouvernement. Dans cette éventualité, et les conditions étant propices, M. de Gerlache hivernerait avec MM. Danco, Arctowski et Arnundsen (de la marine norvégienne) sur un point de la Terre de Victoria et il céderait le commandement de la *Belgica* au second pendant la durée de cet hivernage.

La question du pôle antarctique est plus que jamais à l'ordre du jour. En Allemagne et en Angleterre, notamment, de grands efforts sont faits pour aboutir à l'envoi plus ou moins prochain d'expéditions vers les régions australes.

A la séance du 17 mai dernier de la Société royale géographique de Londres, le président, sir Clements Markham, a annoncé que le conseil de la Société avait décidé d'organiser une expédition anglaise vers le pôle Sud. Un appel

sera fait au public pour obtenir les fonds nécessaires. L'Amirauté a déjà promis son appui moral et le prêt de nombreux instruments. Le gouvernement, de son côté, accordera très probablement un subside.

Nous rappellerons ici, au point de vue de l'intérêt scientifique que présentent les expéditions dans la calotte antarctique, les paroles prononcées récemment à Édimbourg par l'un des plus ardents protagonistes des voyages polaires, M. Murray, l'éminent organisateur des expéditions du *Challenger*. C'était à l'occasion de la réception de Nansen par la Société géographique d'Écosse :

« Nansen, disait M. Murray, s'est dirigé vers le nord ayant pour but la traversée du bassin polaire, et il a réussi. La recherche du *point mathématique* ne faisait point partie essentielle de son plan. Il a démontré que des hommes peuvent vivre pendant trois ans dans les régions arctiques sans se quereller et sans craindre le scorbut. Il a prouvé qu'il existe au pôle une mer profonde, et, lorsque nous aurons en mains toutes ses observations, je ne doute pas qu'elles ne nous éclairent de tous points sur les conditions des régions polaires. Nous savons déjà qu'au nord existe un bassin profond, complètement entouré par des continents, tandis qu'au sud, au contraire, l'océan environne une masse terrestre centrale.

Je regrette que le *Fram* n'ait pas passé exactement sur le pôle, parce que, dans ce cas, les imitateurs futurs de Nansen porteraient tous leurs efforts vers le pôle antarctique, où le champ des grandes découvertes est encore libre. Des observations de tout genre sont à faire dans le sud, qu'il serait très intéressant de comparer avec celles, plus nombreuses, recueillies au nord. Les terres continentales qui entourent le bassin polaire nord renferment des roches fossiles, ce qui prouve qu'à une certaine époque des récifs de corail et de vastes forêts ont existé dans le cercle arctique. Nous voudrions savoir s'il en a été de même autrefois dans

le cercle antarctique. Nous voudrions savoir si, comme certains savants le prétendent, la terre ferme de l'antarctique est ensevelie sous une couche de glace de 40 kilomètres d'épaisseur, ou, comme je le crois plus vraisemblable, de 600 mètres seulement. Nous voudrions connaître les mouvements opérés par cette couche de glace sur la terre ferme. Nous voudrions savoir si oui ou non une grande aire anticyclonique existe au pôle Sud, correspondant à la région de basse pression barométrique qui entoure l'océan méridional. Il nous faudrait des observations sur le pôle magnétique sud. Nous voudrions connaître la circulation des eaux de l'Océan autour du pôle antarctique pendant les différentes saisons de l'année. Nous voudrions posséder une connaissance plus détaillée des organismes marins des régions antarctiques, afin de les comparer avec ceux des régions arctiques. Pour vous faire juger l'intérêt que présente cette dernière question, je vous dirai que je viens de dresser une liste de plus de deux cents espèces marines communes aux deux régions opposées, et que jusqu'à présent on n'a rencontré aucune de ces espèces dans les mers tropicales, soit basses, soit profondes. De sorte qu'on se trouve devant cette singulière anomalie : la faune et la flore des régions arctique et antarctique, quoique confinées au voisinage des pôles, ont plus de rapports entre elles qu'avec la faune et la flore des autres parties de la Terre. Qui niera l'intérêt offert par ces questions? Pour les résoudre, nous souhaitons qu'une expédition navale anglaise se forme qui sonderait le grand océan du sud, déterminerait les contours du continent antarctique et s'occuperait de tous les genres de recherches que comportent ces parages. Si une troupe d'hommes comme celle dont disposait Nansen débarquait au cap Adare sur la Terre de Victoria, il ne lui faudrait sans doute qu'une saison pour atteindre le pôle et revenir.

Pour bien comprendre la distribution des phénomènes à la surface du globe, la connaissance de l'histoire ancienne

° In onze speurtocht naar de juiste context waarbij **de “ Kortenaer ”** de Belgica bij zijn doorgang (gesleept !) op de Schelde begroette, kregen we heel wat info van onze Nederlandse correspondent Aat Schuyver . Lees hierna :

Op 16 augustus 1897 om 1400 uur was er een ontmoeting tussen Hr.Ms. Kortenaer en de gesleepte Belgica ter hoogte van Bath.

Het Belgische Gouvernement werd gesalueerd met het hijsen van de Belgische vlag en 21 saluutschoten.

Prinses Wilhelmina was bij deze ontmoeting niet aanwezig.

De Belgica vertrok op 16 augustus 1897 uit Antwerpen voor een expeditie naar het Zuidpoolgebied. Het schip werd op de Schelde o.a. begeleid door drie schepen, de Brabo, de Emeraude en de Telegraaf, die met seinvlaggen waren versierd. Ter hoogte van Doel werd de Belgica opgewacht door de Kortenaer, die 21 saluutschoten afvuurde, waarna de leider van de expeditie Baron Adrien de Gerlache de Gomery zich met een sloep naar de Kortenaer liet brengen om de commandant te bedanken. Ter hoogte van Vlissingen stapten de laatste dames en heren die niet meedingen naar Antarctica over op de Brabo.

Uit het "Kortenaer" bestand:

12-08-1897

Aankomst te Vlissingen.

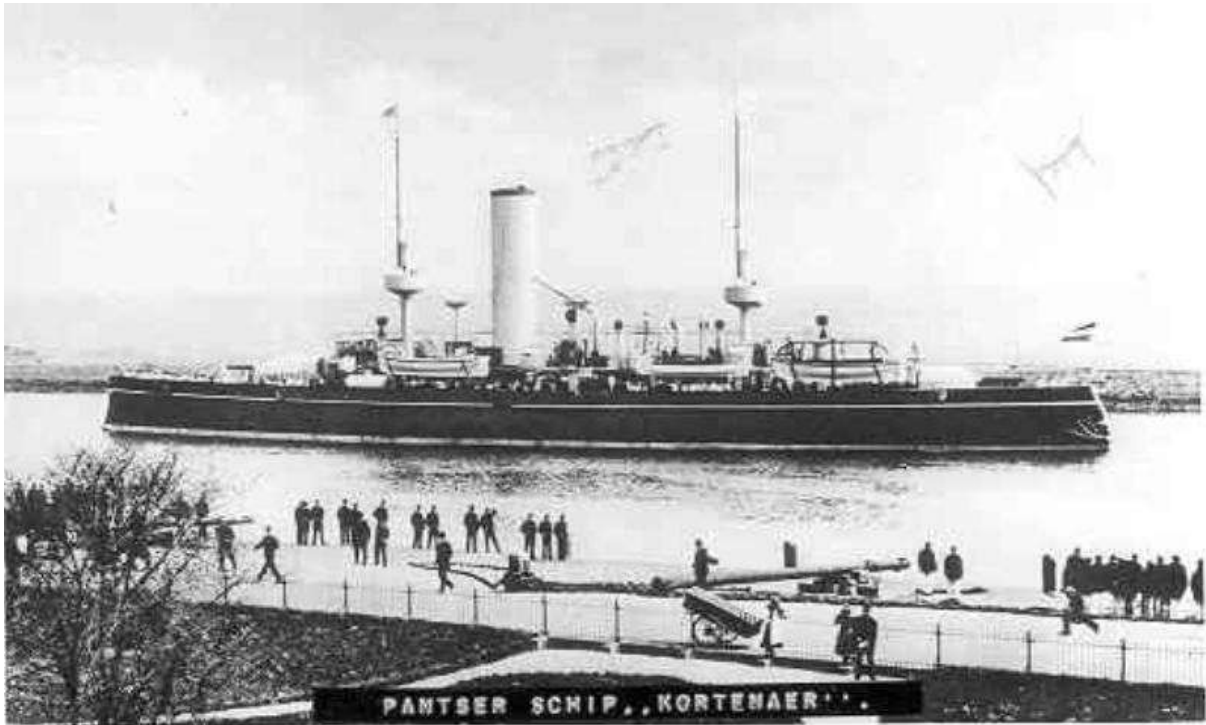
Het schip wordt enige dagen aan de divisie onttrokken om het Belgische schip “Belgica” door Nederlandse wateren te begeleiden. Dit als blijk van sympathie voor de komende reis van dit schip tot exploratie van het Zuidpoolgebied. (zie Marineblad 1897 blz.350,351)

16-08-1897

Vertrek van Vlissingen om het ss “Belgica” ter hoogte van Bath op te wachten. Om 14.00 u. komt de gesleepte “Belgica” in zicht. Met 21 saluutschoten en het hijsen van de Belgische vlag wordt het Belgische Gouvernement gesalueerd. De opvarenden van de “Belgica” worden begroet met een driewerf hoera. Beide schepen gaan bij Vlissingen ten anker.

17-08-1897

Kortenaer en “Belgica” vertrekken van Vlissingen. Als de stroom de “Belgica” te machtig wordt, wordt hij op sleeptouw genomen door de Kortenaer. Bij de ‘Wandelaar’ laat men het schip los, welke zich dan naar Oostende begeeft. De Kortenaer keert om en stoomt op naar Antwerpen.



° Van onze Roemeense vriendin , Oana Russu, volgend briefje :

Dear Mr. Willy,

There are a lot of things going on related to the Romanian Belgian collaboration that was opened at the Museum of Vaslui.

*One of this, which you already know, is the next Romanian Belgian exhibition that will be **opened in Iasi, on the 5th of November 2012**, at the "Union" Museum in Iasi, in the presence of his Excellency, Mr. Philippe Beke, the Belgium Kingdom Ambassador, in Romania, at Bucharest.*

This collaboration involves a lot of work, although you know that, at the museum where I work, my salary is very low, but I'm doing this activity related to the Romanian Belgian project, just because I like it very much, and working at this collaboration and project it's a great honor.

° **Publicatie van artikel door Walter Loy** in de *Polar Record*, Cambridge University Press :

NOTES 195

Present state of the *Belgica* project

Walter Loy
Vorsink 21, B 9450 Haaltert, Belgium
(walter.loy@skynet.be)

Received January 2011; First published online 28 January 2011
doi:10.1017/S0032247411000064

ABSTRACT. Further progress is reported concerning the preservation of *Belgica*, currently a wreck in Norwegian waters.

Since the latest note on the *Belgica* project (Loy 2008), some new investigations have been made concerning the wreck of the ship (Fig. 1).

A mission to the wreck took place on 14 and 15 February 2009, the purpose of which was to produce a promotion film by a diving team, and to permit salvage and transport companies to estimate the feasibility and systems of raising the wreck. The methods and progress of the removal of the components (iron items, sand, ammunition) still on board of the wreck were discussed. Samples of the seawater near the wreck were taken and analysed.



Fig. 1. Photograph of the wreck with fishing nets alongside. Photo by N. Mouchart.

A symposium entitled Conservation of Historic Wrecks for Future Generations was organised in Hasselt University, Belgium, on 26 and 27 October 2009. The report noted that 'monitoring the explosives still on board ... could provide welcome information on the biodegradation and biochemical attenuation processes, data which can be useful for risk assessment of the widespread amount of ammunition still on ocean floors worldwide.' It recommended *in situ* preservation.

A photoreport on the wreck was made by D. Delbare on 13 and 14 September 2010.

On 25 October a fact finding mission was organised by the Norwegian and Belgian Ministries of Defence and this involved an explosive ordnance disposal (EOD) team. A technical report was prepared by P-Y. Rosoux assessing the quality and quantity of explosives still on board the wreck. His team determined three types of explosives:

- TNT explosives (roll shape) in front of the main cargo room,
- gun cotton (nitrocellulose) blocks in the middle and back of the main cargo room,
- a few booster explosives (nitrocellulose), type 'Dry field ounce MK2', found beside the wreck.

No detonators were found on the wreck. The quantity of ammunition is estimated by the EOD team as approximately 35 tonnes. All explosives, once dried, are still dangerous. Up to now, the British Navy has not been contacted.

From 18 to 21 October 2010, Dr. Stephen Wickler visited Belgium, accompanied by Kjell Kjaer, vice-chairman of the *Belgica* Society. Stephen Wickler is responsible for the management of submerged heritage in Tromsø University Museum district, Norway. The primary goal of his visit was to obtain an overview of the current status of activities related to the potential raising of *Belgica*. These were 'satisfied to a considerable extent'. A major issue that remains unresolved is the feasibility of raising the wreck and the impact of removing the explosives on the overall stability of the vessel.

In conclusion it can be reported that the good teamwork established between Norway and Belgium continues with a splendid target: the preservation of the historic vessel of A. de Gerfache de Gomery.

Reference

Loy, W. 2008. A further note on the *Belgica* project. *Polar Record* 44(230): 280–281.

° **Jos Carmans**, componist van de " *Belgica Suite* " is met een nieuw prachtig werk bezig " *Donna Giovanna* " Een en ander is reeds te beluisteren via YouTube . We wensen hem veel succes !

<http://www.youtube.com/watch?v=kNwZNsfU0JI&feature=g-all-u>

<http://www.youtube.com/watch?v=4iVJdrlZtvQ&feature=g-all-u>

° **Wat nieuws van Michel Piérart Michotte !**

° **Wat nieuws van Michel Piérart Michotte !**



http://es.wikipedia.org/wiki/Jacqueline_van_Rysselberghe

<http://www.facebook.com/pages/Jacqueline-Van-Rysselberghe-Herrera/41379678029>

Elle est la fille d'un homme politique connu.

Elle est née en 1965. Elle a la formation de Docteur en médecine.

Voici ses ancêtres...belges:

Jean-Baptiste Van Rijsselberghe °Lochristi 12/03/1820 +Gand 19/02/1893 – entrepreneur

C'est une famille « flamande » comme le souligne justement Madame l'Alcaldesa, mais francophone comme les familles gantoises et anversoises aisées de l'époque

- Théophile °Gand 23/11/1862 + St Clair (Paris) 13/12/1926 – artiste peintre pointilliste

- François °Gand 24/08/1846 + Anvers 03/02/1893 - ingénieur industriel en téléphonie

- Max °Ixelles (Bruxelles) 19/12/1878 + ??? Chili – second mécanicien de l'expédition antarctique belge d'Adrien de Gerlache sur le Belgica (1897-1899) (*);

Rentré en Belgique, il y rencontre sa future épouse chilienne, Isabel Martinez, qui était la fille du Ministre Valentin Martinez exilé en Belgique suite à un coup d'état. Après leur mariage en Belgique, ils s'installeront au Chili en 1905. Max y sera ingénieur des chemins de



fer Max Van Rysselberghe pendant l'expédition

.....

... Enrique

... Enrique

... Jacqueline °1965

Le "Rijselberg" (orthographe contemporaine, traduction: "*Mont de Lille*") est une petite (44m) colline de la Flandre française située à l'est de Bailleul (Sud d'Ypres, Nord-ouest de Lille, à quelques kms de la frontière belge actuelle et alors en Flandre) dans les monts des Flandres. Cette famille est donc "quelque part" originaire de ce lieu avant de se retrouver à Gand.

ARTICLE PARU DANS « EL SUR » de Concepcion en 2007

De l'Antarctique à la municipalité « penquista » (penquista = Concepcion)

C'est une histoire digne d'un roman d'aventures des Van Rysselberghe, des Belges

L'histoire locale du clan belge commence en 1905 quand la famille s'installe à Concepcion. Ils sont aujourd'hui plus de 60 et émanent d'une histoire qui a commencé dans la glace et la dynamite

Avec de tels antécédents, on comprend la raison du caractère décidé de la Maire de Concepcion.

Les avatars des Van Rysselberghe avant de s'installer au Chili paraissent sortis d'un film d'aventures où rien ne manque : risque, romance, ajournement et, évidemment, une bonne dose d'humour.

Le premier membre du clan penquista qui a foulé le territoire national l'a fait à la fin du 19^{ème} siècle.

Maximilien Van Rysselberghe, un ingénieur, n'avait pas encore 20 ans. Il s'est embarqué dans sa Belgique natale pour une expédition scientifique qui avait comme objectif le bout

du monde : l'Antarctique. Ce voyage devait durer six mois, ce qui, à cette époque était normal, vu la vitesse des bateaux.

Le navire de bois avec trois mâts et moteur à charbon a traversé l'océan avec succès. Il a chargé du combustible au Brésil et, sans problème, est arrivé à destination.

Mais le séjour dans les glaces éternelles a été prolongé rien moins que de deux années. « Ils mangeaient du joint », raconte encore avec étonnement la Maire de Conception, Jacqueline Van Rysselberghe Herrera, descendante du marin aventureux.

« Et le joint sentait la graisse automobile », signale en riant Enrique Van Rysselberghe Varela, ex député et père de Jacqueline.

L'expédition a dû revoir ses plans de retourner en Europe la première année de ce séjour dans le froid, quand la « chaleur » estivale a été incapable de casser la glace qui emprisonnait le navire. Quand ils ont passés douze autres mois, c'est Van Rysselberghe qui a ouvert un passage vers sa terre natale au bateau où plusieurs hommes étaient déjà morts

Les difficiles heures de travail ont donné leurs fruits malgré les ouragans qu'ont connus les marins qui, à force d'explosions, sont retournés en Belgique.

De retour de la main d'une femme

Ainsi Max - fils de François Van Rysselberghe, le Belge qui a créé la télégraphie sans fil en même temps que Bell inventait le téléphone – est retourné dans sa famille, après avoir foulé la terre Chilienne à Punta Arenas. En ce qui concerne l'apport effectué par son arrière-grand-père à l'histoire des communications, Enrique exhibe le document qu'il conserve encore et dans lequel le Roi des belges remercie pour cette découverte exceptionnelle.

En Belgique, Maximilien rencontre Isabel Martínez, fille de Valentin Martinez qui avait été ministre Chilien d'Oeuvres Publiques, émigré, avec sa famille, en Belgique en raison d'un coup d'État au Chili à cette époque.

Maximilien et Isabel se sont mariés en Belgique. Malgré les mauvais souvenirs des aventures passées de l'ingénieur belge, ils sont retournés une seconde fois au Chili en 1905. Max a été chargé des plans régulateurs de plusieurs localités voisines de Santiago et Valparaiso. Le destin les fit s'arrêter à Conception.

Dans la région, existait une grande installation de la Compagnie de Chemins de fer, est c'est ainsi que « l'étranger » s'est chargé de la direction à Conception.

Entretemps, quatre enfants sont nés : Lidia, Ivonne, Enrique et Daniel.

Enrique s'est marié avec Julieta Varela Santa María, « une sainte », comme rappelle aujourd'hui la Maire. Enrique Van Rysselberghe Martínez a entamé sa vie de travail dans la commune : Il a été le directeur d'Oeuvres avant le séisme de 1939. Grâce à son imagination

fertile, par son mérite propre, il s'est consacré à la construction et a atteint de la réputation dans la ville qui protège encore certaines de ses créations.

Tandis que, son père aventureux jubilait de son travail dans des Chemins de fer et acquérait la Vallée de Lonco (près de Chiguayante, banlieue de Concepcion).

Il a immédiatement découvert l'utilité de sa propriété acquise récemment. S'i l'on parle de Carrière Lonco, on sait qu'elle a été consacrée à exploiter les pierres, avec lesquelles il approvisionnait les chemins de fer.

Un seul détail assombrissait la paix dans la vie du belge : Sa conjointe Isabel jouait beaucoup au casino de Vina del Mar et si bien que le désir de tous les deux soit de divorcer mais, la propriété conjointe de Lonco les en empêchait.

Heureusement, son troisième fils était efficace par nature et en l'absence d'offres d'achat pour la vallée de Lonco, la solution du fils a été de l'acheter à ses parents. Max a habité avec la famille de son troisième fils, mais le logement des Van Rysselberghe a été détruit par un incendie.

Enrique y a construit une maison à laquelle il a apporté d'éternelles modifications au goût soucieux de son propriétaire

Si l'on croit qu'il s'agissait d'un logement traditionnel, on se trompe. À ce moment, Enrique était déjà marié avec Julieta Varela et il avait 4 enfants (Javier, Enrique, Ivonne et Astrid). Avec son génie créatif - probablement hérité de ce grand-père inventeur- il a même installé une paroi qui était glissée du haut vers le bas dans le salon principal du logement, pour étendre et diminuer les locaux au caprice des propriétaires. « Je me rappelle que le living était tellement grand, que, petite fille, j'y roulais en bicyclette », raconte la Maire.

« Vers le milieu des `60 est arrivée une délégation de gens à la maison pour demander si j'étais candidat à la mairie », rappelle Enrique Van Rysselberghe Varela. Malgré l'opposition de son épouse, il a présenté sa candidature indépendante à la municipalité. Contre les prévisions des partis politiques, il a gagné dans les urnes et a été choisi comme « regidor ». L'élection interne a attribué le fauteuil municipal à Guillermo Aste Pérez et la charge de premier regidor au grand-père de la Maire penquista.

L'expansion familiale

La ville conserve plus d'une anecdote des aventures du premier regidor, qu'elle subrogeait au chef municipal quand celui-ci n'était pas dans la ville

Pour ses enfants, il a équipé des appartements dans sa très grande maison. « Mon grand-père était le grand patriarche, qui répondait même à des lettres plus que nécessaire.

« D'évidence, la grand-mère Julieta était une sainte », détaille Jacqueline. Enrique fils, qui s'est mariée avec María Norma Herrera et a été Maire jusqu'à 2002. Le mariage a été célébré à Santiago, tandis qu'il étudiait l'architecture. Ils ont eu cinq enfants, mais, en ajoutant les cousins ils étaient 13 à passer du bon temps dans le superbe jardin de la grande bâtisse.

Le goût de la politique

Aujourd'hui le clan compte environ 60 Van Rysselberghe dans le Chili. Jacqueline, Michelle, Karen, Enrique et Christian ont ensemble 11 enfants. « Desquels la Maire apporte plus de 50 pour cent », plaisante son père. Quant à sa carrière politique à succès, le chef municipal de Concepcion admet qu'à la maison il n'est pas le chef.

Le goût par la politique a été aussi hérité par Enrique, qui est l'avant-dernier des frères, il est conseiller municipal. Le clan est établi à Concepcion, à l'exception de quelques branches établies en Santiago et Linares.

° Hierna het volledig **rapport opgemaakt door Tomas Termote en Nicolas Mouchart** naar aanleiding van de door het Belgica Genootschap georganiseerde recente missie naar Harstad. De missie had tot doel de gewijzigde toestand van het wrak , sedert ons eerste bezoek, na te gaan en de mogelijkheid te bekijken of het nog mogelijk is het wrak in zijn geheel te lichten. Met heel veel dank aan deze beide medewerkers !

The Belgica: the site and its condition, March 2012

Text: Tomas Termote

Photos: Nicolas Mouchart

Introduction

After 6 years of regular monitoring and studying, the evolution of the Belgica site has been well documented. Throughout this period several sidescans, multibeam, drawings, videos and a large number of photographs were made on site by various institutes, professionals and amateurs. A study was made of the strength of the wood on several areas of the hull by means of sampling and pilodyn measurements. It was concluded that the wreck is in a rapid state of decay and action would have to be undertaken if the site was to be preserved for the future.

Preservation means either a recovery on its whole, a recovery of the most important parts or preservation of the wreck in situ. If a decision would be taken to preserve the site in situ then a number of items which are influencing the decay would have to be dealt with.

1. Circumstances

The latest diving mission was carried out during the middle of March 2012. Conditions in the Bay of Brurvik were good and the general temperature of the water was around 4°C. Although February is usually said to be the best period for visibility, conditions were still excellent for a general view of the wreck. Above water the average daytime temperature fluctuated between -3°C and 3°C, with snow covering the surrounding landscape. In the first part of the week sunlight was present but, generally, slightly cloudy conditions prevailed, giving a perfect balance of light for photography on site. Between the hours of 11 am and 2 pm, the wreck was visible from the surface. Toward the second part of the week galeforce winds, up to 60 miles per hour, swept over the town, harbour and surrounding bay and inlets of Harstad. Although there was a bit of difficulty for the surface support craft, this did not impede general diving on the site.

2. General conditions

When the Belgica was examined on this latest trip the state of the wreck was not found to be in an optimal state, but nevertheless a positive conclusion could be found in a negative situation. It seems that the overall structure had not yet succumbed to the interior pressure. But imminent collapse is feared due to the continuous pressure of the cargo of munitions and mud. Several bits of outer hullplanking have fallen away along the port and starboard midships' sides, letting mud flow out and in so doing relieve a little of the internal pressure on the hull.

Now it seems obvious that mainly the midships sections of the port and starboard sides had further decayed. The capstan and its winch mechanism, sited on the bow, have shifted over to port, bringing further pressure to the bow. Just aft of the boiler housing a large section of the port hull frames and

planking had fallen away. Most of the already fragile midships decksupports (knees) have also collapsed inwards. The jumble of planking on the afterdeck has also mostly been swept away to reveal a deeper level of the interior. This changing of level was most visible at the interior mechanism of the rudder tunnel.

It is also obvious that most of the outer hull planking has disappeared through the activities of marine life (i.e. *Teredo Navalis* and gribble) This is prominent in the area above the former waterline, but also in the area stretching from the keelson to about 1,5 m above this area. One can see traces of the hull planks but most of the remnants crumble upon touch. Some areas reveal the inner ribs, which are closely set beside each other and are in a fairly sturdy condition. The area around the former waterline, with a width of about 1,5 m, shows hull planks which are well preserved, although most of them are no longer fastened as the iron bolts have disintegrated.

Almost the entire keel is visible on the starboard side. Most of the former metal sheeting, used to protect the wood from the crush of ice has decayed. There are only remnants of thick iron sheeting around the bow and aft part near the shaft.

In the hold, more munitions have been exposed. This is partly due to the slow outward flow of mud through the lower hull, but also due to the activities of divers. The latest disturbances have been created by the removal of boxes of Guncotton for examination by the Belgian and Norwegian navy divers.

3. Detailed analysis of the sections

3.1. The bow

The area under and around the former waterline seems to be in a fair condition of preservation, partly because it has been protected by the thick metal sheeting which still exists here. The area above the waterline is extensively holed and most planking is in a bad condition. Just below the former deck level a number of supporting knees on the starboard side are visible and access is possible to the former crews' quarters and stores' area. A number of bronze fittings, such as high pressure valves, rolled up canvas piping, a high pressure gauge, a beer bottle and a porcelain cup are visible on the surface in the interior of this area. The valves probably are spare parts for the boiler which is situated just aft of this section. The port side still holds an anchor which is suspended from its hawse hole.

The port side of the bow is still partially covered by a lost herring net, and decay of the planking above the waterline is similar to that of the port side. The starboard anchor is not present, but an anchor chain runs from the hawse hole to a heap of chain in the sand. In the vicinity of the heaped chain lies a toppled air-intake.

On the top deck there are only scarce remains of the former deck, set around the capstan and housing for the boiler. Almost the entire below-deck mechanism of the capstan is visible. On the first dive of the last campaign it was the most obvious point of danger to the stability of the wreck. The capstan stands almost in a 45° angle to the upper deck and is in danger of crashing through the hull on port. Decay of the cast-iron parts is especially visible on the makers' plate of the capstan. Almost all letters have become illegible after 6 years of exposure.

3.2. Midships

The midship section, stretching from abaft the boiler housing up to the front of the poop deck, has also obvious signs of collapse. Most prominent is the inward collapse of all but one deck support on both sides. It is also obvious that the level of mud in the hold has lessened due to the appearance of holes in the hull. A large section of hull on the port side, on the level of the steam winch, has collapsed outward. This post-dates the 2008 sampling

expedition¹, as some of the beams which lie on the seabed still carry the tags which were placed during dives made then. The collapsed wood is in a fair condition, but it was found that all iron fastenings, i.e. bolts, have disappeared. The rectangular, iron hatch frame has also almost settled on top of the mud in the hold due to the weakening of the deck supports. Due to the shifting of mud and the tampering with the ammunition in the aft part of the former hold, more boxes of TNT have been exposed. It is assumed that the amount of ammunition is much less than was assumed on the naval expedition. Still it remains to this day a priority to remove all explosives.

3.3. The stern

The aft area of the Belgica seems to be the area which has remained the most stable during these last 6 years. Around the waterline a number of small sized planks have fallen away from the wreck, revealing the inner, better preserved ribs. Some metal sheeting remains intact around the bottom and middle of the rudder as well as around the former shaft. On top deck level there still remains a jumble of deck planking, but most have disappeared, and lie scattered over the side to port. Mud levels in the accommodation have also dropped about 50 cm. This evolution was visible in the aft tunnel of the rudder mechanism.

Parts of the aft superstructure remain strewn in the sand toward port. These consist of an iron navigation light, rectangular wooden window frames, lead scuppers, iron blocks, copper sheeting and the bottom part of a porcelain fixture for a head (toilet). Newly discovered was the iron steering shaft and two deck supports as well as the remains of the brass boss of the steering wheel. The iron shaft has a length of about 3 m.

Partially buried by mud and hidden under the port side of the aft section is a large keedge. On of its flukes and swivel system is visible. The keedge does not look as part of the original fittings of the ship.

4. Suggestions: salvage-preservation

Even though the rate of collapse of the Belgica is not as rapid as was expected, important decisions shall still have to be made for its immediate future. It is certain that, in due course, the hull will succumb to the pressure of the superstructure and the cargo.

One of the most pressing issues is the removal of the ammunition in the hold. No serious excavation or salvage can be fulfilled with this dangerous cargo present.

After removal of the ammunition it would be advisable to carry out a brief excavation of the aft accommodation area as this might prove to still have part of the original lay-out and structure which the ship had during its 1898 expedition. There are 3 possible ways of treating the site.

First there is the salvage of the wreck in its entirety. Modern methods of recovery have shown us that virtually anything is possible to raise an object or objects from the seabed, whatever the depth or the condition of the object. The main issue will be cost and funding. After a survey of the latest condition of the site, it will probably not be possible to bore cables beneath strategic points under the keel. The cables will just rip through the structure and cut the wreck to pieces without satisfactory result. Salvage could be obtained by listing and dropping the wreck on a submerged platform and raising the platform to the surface by a support ship. Here too remains the problem that the wreck could totally collapse and give problems with the reconstruction if individual parts are not separately tagged. With the wish for a more meticulous full recovery one could undertake tagging of every part of timber of the wreck and bring the parts up separately. After cleaning,

¹ Termote & Mouchart, in Monumenten & Landschappen, 2011.

photographing, documenting and preserving these parts, they could be set together in the location where it will be housed.

Secondly there is the partial recovery of important sections of the vessel relevant to the polar expedition. This could be the bow with the reinforced steel plate, capstan with mechanism and also her rudder. Smaller items such as the air vent, navigation light, steering gear and other parts of the superstructure and rigging. Here we must be mindful that once this recovery has started we cannot reverse actions and it is destructive process.

Lastly the wreck could be left in situ and put under monitoring by Harstad harbor. But this will not insure its survival and the remains are sure to collapse and decay in a couple of years time.

Conclusion

The evolution of the wreck, from 2006 until 2012, has not been in a positive sense but we can state that it is better than was expected. Over 6 years we have seen the capstan tilt to port and a large gap appear in the hold amidships on the port side. Hull planking has suffered overall through the actions of wood boring organisms. Most of the top deck has disappeared and mud levels have dropped about 50 cm. The stored cargo of TNT ammunition remains to date the most pressing issue. No excavation or salvage of the vessel can be undertaken without its removal.

In situ preservation of the wreck will remain a difficult task as there will be no method to stop the collapse of the Belgica. Partial or total recovery of the wreck will depend on the facilities and finances at hand. Whatever decisions will be made, these need to be made as soon as possible.

Figures



Fig. 1: front view of the bow of the Belgica, taken in March 2012. In the foreground the port anchorchain is visible. The slant toward port of the capstan is also very obvious. (Nicolas Mouchart)



Fig. 2: View of the suspended starboard anchor, March 2012. Most of the of the hull planking above the waterline has disintegrated (Nicolas Mouchart).



Fig. 3: Top view of the capstan, with the bow and the remains of the bowsprit in the left hand corner, situation March 2012. After 6 years the lettering on the cast iron capstan makers' plate have almost disappeared (N. Mouchart).



Fig. 4: View of the same capstan plate, situation 2007. The letters are still legible (N. Mouchart).



Fig. 5: View of the hull seen from forward port side, situation March 2012. It is very obvious that the planking below the former waterline has survived quite well. Along and above the waterline most of the hull planking has deteriorated (N. Mouchart).



Fig. 6: In many areas hull planks have started to loosen due to the internal pressure and the oxidation of the iron bolts (N. Mouchart).



Fig. 7: One of the largest enemies of immersed wood: gribble, a wood boring crustacea (N. Mouchart).



Fig 8: view of the stern, starboard side. Here the planking below the waterline has disintegrated (N. Mouchart).



Fig. 9: Close up of bore holes wood boring mollusca such as the Teredo Navalis (N. Mouchart).



Fig. 10: A diver examining the damage to the midship section port side, situation March 2012.

Planking carrying tags fitted during the 2008 sampling expedition have fallen to the surrounding bottom (N. Mouchart).



Fig. 11: Same view, port side midships, situation during the late 1990's. The hull is still relatively intact (Erich Dürselen).



Fig. 12: View of the stern area, situation March 2012 (N. Mouchart)



Fig. 13: View of the stern area, situation 2007. Part of the deck planking and fallen superstructure is still present on the top deck. This has all but disappeared and lies mostly scattered in the sand to port (N. Mouchart).



Fig. 14: Midship area hatch with cracked vertical support beam, situation 2012 (N. Mouchart).



Fig. 15: Top view of the midship section with the hatch still supported by vertical beams, situation 2007 (N. Mouchart).



Fig. 16: A diver measuring the recently discovered remains of the bronze middle section of the steering gear, March 2012. This part was discovered in the sand on the port side (N. Mouchart).



Fig. 17: Empty and full guncotton cases still lie scattered in the hold. Evidence of the activities of the Belgian and Norwegian naval divers, situation March 2012 (N. Mouchart).



Fig. 18: The team of the Belgica expedition March 2012 (T. Termote).



Fig. 19: Diving equipment being loaded on the "Lucky Lady", March 2012 (Kjell Kjaer).

° Om deze nieuwsbrief juni 2012 af te sluiten, een mooi , bijna ongelooflijk **artikel uit de Noorse krant , de Harstad Tidende**. De tekst werd door Belgica vriendin , **Edda Seifert voor ons vertaald** . Bedankt Edda ! Voor een kopie van de originele publicatie klik [hier](#).

“ BIJ TOEVAL GEVONDEN. “

Harstad/Tromso.

Dit is het ongelooflijke verhaal over een toevallig bezoek van een man uit Tromso aan een bloemenzaak in Harstad dat heeft geleid tot een nieuwe nationale schat voor België.

Door Dag Brondbo.

Het betreft hier niet alleen een nationale schat en een miljoenenindustrie in België maar bovendien en waarschijnlijk ook het belangrijkste schip voor Roald Amundsens .

Zonder de tussenkomst van Kjell Kjaer (70) uit Tromso, zou de “Belgica” nog op 20 meter diepte in de fjord voor Harstad langzaam verder vergaan.

Met de majestueuze Grytoybergen en het historische kerkje van Trondenes op de achtergrond, verradt slechts een kleine boei dat er iets schuilt onder het stille oppervlak van de Brurvika bij Harstad.

Op 20 meter diepte bevindt zich een schip dat wereldberoemd werd toen het als eerste overwinterde op Antarctica in 1898.

Ook aan boord bevond zich de 25-jarige Roald Amundsen die zo graag mee wilde dat hij had aangeboden om als matroos aan te monstere, als hij maar mee mocht op deze poolexpeditie.

Beroemd.

“Het schip is overal beroemd, behalve in Noorwegen en volgens scheepshistoricus Kjell Kjaer kan men stellen dat er alleen over de Titanic ooit meer boeken werden geschreven.

In musea over de wereld worden Belgica-tentoonstellingen gehouden en in België wordt een kopij op reële grootte gebouwd van het beroemde poolschip terwijl men hoopt het wrak in de loop van volgend jaar te kunnen lichten.

“Voor ons is de Belgica een nationaal monument vergelijkbaar met wat de Fram betekent voor Noorwegen, zo zegt Michel Godfrind, Belgische ambassadeur in Noorwegen.

Hij is onder de indruk van het minutieus opsporingswerk van Kjell Kjaer en de generositeit van de Harstadenaar Kristian Holst. Zonder hen was België niet in het bezit gekomen van deze nationale schat die inmiddels is uitgegroeid tot een miljoenenindustrie in het thuisland.

Ontmoeting met Nansen.

“In het perspectief van de heldenstatus die de poolreiziger Amundsen later in het leven te beurt zou vallen, mag men gerust stellen dat de “Belgica” zijn belangrijkste schip is geweest. Daar aan boord heeft hij zijn vak geleerd. De overwintering bereidde hem voor op wat later zou komen. Hij testte tenten en slaapzakken uit, probeerde sleden en leerde ongelooflijk veel over de voeding. “Amundsen was zelf geen wetenschapper, maar hij stak enorm veel op en leerde zoveel mogelijk van de gedegen wetenschappers aan boord, zo vertelt ons Anne Rief van het Frammuseum in Oslo

Het verbaast haar daarom dat de “Belgica” niet meer in de belangstelling heeft gestaan in Noorwegen, vooral gedurende het voorbije jaar 2011 dat tot Amundsen-Nansen jaar werd uitgeroepen. Ook scheepshistoricus Kjaer is van die mening.

“Een grappige anekdote is het feit dat de scheepskat aan boord van de Antarctica-expeditie Nansen heette.

Het was ook op het dek van de Belgica dat Amundsen zijn grote held, Fritjof Nansen, voor het eerst heeft ontmoet, zo vertelt Kjaer. Het was ook aan boord van de “Belgica” dat hij Helmer Hansen van de Vesteralen leerde kennen. Deze ontmoeting bracht de beide mannen later samen door de Noord-West Passage en naar de Zuidpool in 1911.

Keuring.

Terwijl Noorwegen Nansen en Amundsen gedurende een heel jaar vierde, mocht de “Belgica” verder op de bodem van de fjord buiten Harstad rusten. Het is merkwaardig stil geweest rond het beroemde en in Noorwegen gebouwde poolschip. Toen het blad “Nordlys” als onderdeel van de publiciteit rond het Nansen-Amundsenjaar, de 10 belangrijkste Noorse poolevenementen belichtte, werd de “Belgica” niet eens vernoemd.

“Maar dit komt uitsluitend omdat we het als een Belgische expeditie zien, vertelt jurylid Susan Barr. Hadden we die als Noors beschouwd, zou de overwintering van Amundsen en de overige expeditieleden aan boord van de “Belgica” zeer hoog op de lijst hebben gestaan. Mevr. Barr is etnoloog en poolhistorica en heeft een jaar vrij genomen van het Rijksarchief om aan het Frammuseum te werken.

Aan de Ketting.

Na de beroemde poolexpeditie met Roald Amundsen als stuurman, bleef de “Belgica” varen voor wetenschappelijk doeleinden. Drie van die tochten vertrokken vanuit Tromsø en hadden een bemanning van ervaren Noorse zeelui aan boord in dienst als ijsloodsen. Het schip werd ook gebruikt als luxejacht voor rijkelui en zelfs koninklijke passagiers tot het in 1916 werd aangekocht door wat vandaag de Grote Noorse Spitsbergen Kolenmaatschappij heet.

Na één jaar in Svalbard vinden we het beroemde poolschip terug in Tromsø. Eerst vanwege uitgebreide herstellingswerken door het Tromsø Scheepswerf en nadien aan de ketting omdat de Kolenmaatschappij weigerde de rekening voor de herstelling te betalen.

Vandaag is een ongemerkt anker aan het Poolmuseum de enige aanduiding dat het beroemde poolschip ooit een aanknoping had met Tromsø. Het anker werd aan het Poolmuseum geschonken door Kristian Holst uit Harstad.

“Grandioos zeevaartuig”

“Belgica is een grandioos zeevaartuig” zo schreef Amundsen in zijn scheepsdagboek onderweg naar Antarctica.

Maar toen het schip in april 1940 tot zinken werd gebracht was er niet veel grandioos meer aan.

Na eerst als vrachtschip, traankokerij en lichter gebruikt te zijn vooraleer tot zinken te worden gebracht, waren masten en bovenbouw al verwijderd en was de “Belgica” herleid tot een vlottende opslag.

“De romp was nog steeds mooi, maar de geschiedenis van het schip was uitgewist, betreurt scheepshistoricus Kjell Kjaer. Toen het schip tijdens de eerste wereldoorlog terug door Noorwegen werd aangekocht, gebeurde dit in alle geheimzinnigheid en de betaling geschiedde door tussenkomst van een koerier die naar België vertrok met een zak met 130.000 kronen. Het schip kreeg een nieuwe naam, een nieuwe haven en verdween in de anonimiteit. Scheepshistorici zochten nadien tevergeefs jaren naar sporen in de hoop het wereldberoemde poolschip terug te vinden.

Er werden onderzoeksverslagen geschreven en grote conferenties gehouden, maar het schip was en bleef verdwenen.

De bloemenwinkel.

“Ook voor mij was de “Belgica” een mysterie vertelt Kjell Kjaer. Gedurende jaren heb ik de archieven wereldwijd uitgepluisd op zoek naar het poolschip,. Tevergeefs.

Toen de projectleider bij Norsk Hydro met pensioen ging, werd de zoektocht naar het lot en de geschiedenis van oude schepen meteen een alles verslindende hobby. Maar dichterbij de geheimzinnige “Belgica” kwam hij niet. Tot hij op een dag een bloemenwinkel in Harstad binnen stapte.

Kjell Kjaer was in Harstad om een vriend te bezoeken en wilde bloemen meenemen. Toen de verkoopster de bloemen ter bescherming extra in de Harstad Tidende wikkelde zag Kjaer een foto van de “Belgica” in die krant.

De ontdekking.

“Ik dacht dat ik een hartinfarct kreeg” zo gaat Kjaer verder. Eindelijk had ik een ernstige aanwijzing en jke archieven gezocht en plots duikt nieuwe info op in de zes maanden oude krant om mijn bloemen te beschermen

Na wat rondvragen in Harstad kwam hij in contact met Kristian Holst en vernam zo dat het schip in 1940 tot zinken werd gebracht en dat het wrak goed bekend was bij de plaatselijke duikers. Niemand had echter noemenswaardige kennis van de geschiedenis van het schip en om uitsluitel te krijgen of het al dan niet het legendarische poolschip “Belgica” betrof, daar op 20 meter diepte vlak voor de kaaien van Harstad, huurde Kjaer een onderwater fotograaf om bewijzen te verzamelen.

Na de foto’s van oa. de achtersteven en het roer bestudeerd te hebben was hij redelijk zeker. En nadat hij eveneens het serienummer van de ankerspil kon natrekken had Kjaer het bewijs in handen. De “Belgica” was eindelijk gevonden.

Cambridge.

Toen scheepshistoricus Kjell Kjaer in 2005 via Cambridge University Press een wetenschappelijk artikel over de "Belgica" publiceerde kwam het meteen in België groots van de grond.

"Zonder de ontdekking van Kjell Kjaer, stonden we nog steeds met lege handen. We wisten dat de "Belgica" in Noorwegen was verdwenen, maar hoegenaamd niet waar en hoe. Zo stelt Willy Versluys, voorzitter van de Belgica Genootschap, de vereniging die vandaag officieel eigenaar is van het poolschip en die werkt aan de plannen om het te lichten.

Met hulp van sponsors zal het wrak worden gelicht en voor bewaring behandeld. Duikers van de Belgische marine zijn al in Harstad ter plaatse geweest om deze klus voor te bereiden. In maart 2012 komen opnieuw Belgische duikers en onderwater fotografen evenals archeologen naar Harstad om het schip te onderzoeken terwijl het nog op de bodem rust.

"Het is onze droom om het wrak in 2013 te lichten. Alhoewel het 70 jaar op de zeebodem ligt, menen we dat het nog in voldoende goede staat is om het plan te doen lukken. Aldus Willy Versluys.

Tegelijkertijd met de plannen voor het lichten van het poolschip wordt een nauwkeurige replica gebouwd in België. De tekeningen en plannen werden door Kjell Kjaer in Noorwegen teruggevonden in de archieven.

Het bouwproject wordt door de E.U. gesteund met tientallen miljoenen en is opgevat als een leerproject voor Europese jongeren met een moeilijke levensloop en biedt hen de kans een vakbekwaamheid te verwerven terwijl ze aan de "Belgica" bouwen.

Eregasten.

De laatste jaren is Kjaer meermaals in België geweest om de plannen te volgen, zowel wat het lichten betreft als de bouw van de replica. Toen hij het poolschip had opgespoord was het eigendom van Kristian Holst uit Harstad.

"Aangezien het schip zo'n grote historische waarde heeft voor België heb ik besloten het te schenken aan de stichting die zich nu buigt over het bewaren van dit nationaal monument. Aldus Holst.

Samen met Kjaer was Holst de eregast bij de opening van een eigen "Belgica"museum in Boom in België.

"Een fantastische belevenis, zegt Kristian Holst.

"Het is ongelooflijk spannend geweest om het hele proces te volgen, vanaf het ogenblik dat het schip werd ontdekt tot en met de opening van het museum, voegt Kjaer hieraan toe.

Bovendien is Kjaer, naast het museum, ook nog naar Oostende gereisd om een bezoek te brengen aan het Instituut voor Maritiem Onderzoek om daar eens een kijkje te nemen naar al wat er door de jaren heen over de "Belgica" is geschreven. "Dat is overweldigend veel, en ik leer steeds meer over het poolschip, zo besluit Kjaer.

Leeft verder.

"De "Belgica" werd in Noorwegen gebouwd en maakte een historische tocht met Roald Amundsen als stuurman aan boord en legde ook dikwijls aan in Tromsø.

“Het zou dus fijn zijn indien dit ook in Noorwegen wat meer zou worden benadrukt. Zo meent Kjell Kjaer. Maar tegelijkertijd kent hij geen twijfel: wat begon met een bezoek aan een bloemenwinkel is uitgegroeid tot een bloeiende industrie met een miljoenenomzet.

“Gezien het werk dat nu wordt geleverd is het zeker dat de geschiedenis van de “Belgica” verder zal leven.

Dat is gewoon fantastisch en dan maakt het niet veel uit dat het in België gebeurt. Besluit Kjell Kjaer.

Bij de foto's:

1/ Goed bewaard.

Zelfs na 70 jaar op de zeebodem is de “Belgica” nog steeds voldoende goed bewaard om een poging te wagen haar te lichten. Ondertussen is het een fantastisch doel voor duikers.

Foto Patrick Van Moer

2/Onderzoeker.

Vanuit zijn thuishokantoor op de Vannoya onderzoekt scheepshistoricus Kjell Kjaer nog steeds alles over de “Belgica”, het schip dat hij in Harstad terugvond.

Foto Stig Brondbo

3/Toeval.

Nadat hij wereldwijd in de archieven naar informatie over het poolschip had gezocht, vond hij de verdwenen “Belgica” terug op 20 meter diepte in de haven van Harstad.

Foto Stig Brondbo.

4/Vast in het poolijs.

De “Belgica” lag 13 maanden vastgevroren in het poolijs van Antarctica. Het was een ware beproeving voor zowel het schip als de bemanning.

Foto uit private collectie.

ENORME NEVENEFFECTEN IN BELGIË.

Vóór Kjell Kjaer de “Belgica” terugvond, waren de Belgische poolactiviteiten niet zo goed bekend in eigen land. Maar daar is meteen verandering in gekomen, vertelt Michem Godfrind, Belgische ambassadeur in Noorwegen.

Stig Brondbo.

Het wrak lichten, een replica bouwen, een eigen likeur en een eigen genever en bovendien een eigen lespakket voor de lagere school met als titel "look to Harstad", dit zijn slechts enkele resultaten die zijn voortgesprongen uit het werk van Kjaer i.v.m. de "Belgica".

"Het is gewoon indrukwekkend, zo meent ambassadeur Godfrind. Toen hij vorig jaar in december in Tromsø Kjell Kjaer voor de eerste keer ontmoette, gaf die hem een verkorte versie van het onwaarschijnlijk verhaal van het poolschip.

"Ik moet eerlijkheidshalve bekennen dat veel hiervan voor mij tot nu toe onbekend was, aldus Godfrind.

Hij groeide op in een diplomatenfamilie en woonde in Oslo tijdens zijn leeftijd van 5 tot 12 jaar. Op de Noorse school leerde hij de Noorse poolgeschiedenis kennen, doch dat zijn eigen land een dermate baanbrekende rol had gespeeld werd pas echt duidelijk toen hij in oktober van dit jaar tot ambassadeur van België in Noorwegen werd benoemd.

"Ik heb het Frammuseum al meermaals bezocht en de expeditie van Nansen en Amundsen zijn mij bekend, maar dat ook België en zo belangrijke rol heeft gespeeld in de geschiedenis van de poolreizen was niet echt duidelijk, aldus Godfrind.

"België heeft een langere geschiedenis in Antarctica dan Noorwegen, zo besluit Kjell Kjaer want zij zijn daar reeds zeer vroeg gestart met wetenschappelijk onderzoek.

KOSTENPLAATJE VAN 10 MILJOEN KRONEN.

"Voor ons is het schip van een dergelijk grote historische waarde dat de kost voor het werk elke euro waard is, zo stelt Willy Versluys, voorzitter van de Belgica Genootschap, de organisatie die thans eigenaar is van de "Belgica" en die aan het plan werkt om het poolschip te lichten.

"Toen het schip tot zinken werd gebracht was het vol geladen met ammunitie en die moet eerst uit het wrak verwijderd worden. We hopen dat dit door Belgische en Noorse marineduikers samen kan worden gedaan, vervolgt Versluys.

"Nadien zal het wrak worden gelicht en naar België gebracht, waar de onderdelen in zoet water worden ondergedompeld om te ontzilten. Dan worden de delen weer gemonteerd zodat de romp het huidige uitzicht krijgt en naast de thans in bouw zijnde replica kan worden tentoongesteld.

"Ik besef ten volle dat dit een zware opdracht wordt maar we hebben contact met specialisten die vakbekwaam zijn en dergelijke opdrachten al hebben vervuld.

Versluys stelt dat de kosten maximaal tot 1,5 miljoen euro kunnen oplopen maar hoopt dat het uiteindelijke bedrag lager zal uitvallen. Het Nederlandse Smit's World zal het lichten van het wrak op zich nemen.

Willy Versluys Juni 2012