



Le dernier assaut des troupes anglaises et japonaises à Tsing-Tao.

Les vaisseaux de guerre allemands appuyaient activement les canons de la forteresse et bombardaient fortement les positions anglo-japonaises.

Aussitôt après les débarquements du corps expéditionnaire allié à Lao-Chan, le torpilleur « S-90 » fut affecté à l'anse de Tsang-Kou et reçut la mission d'arrêter l'avance des Japonais dans les alentours du Spitzberg (petite colline).

Le 17, dans la nuit, les Japonais faisaient une perte cruelle: le croiseur « Takachiko » était coulé au cours d'une reconnaissance par le destroyer allemand « S-90 ». Voici d'ailleurs le rapport du commandant allemand, lieutenant de vaisseau von Brunner, relatant cet exploit :

« Le 17 octobre, la nuit venue, notre torpilleur quitta le port, passa inaperçu de trois destroyers japonais et traversa la ligne de blocus. Nous croisâmes toute la nuit au large du port sans découvrir de navires ennemis.

» Vers une heure et demie, un croiseur à une cheminée et à deux mâts nous apparut dans l'obscurité. Nous nous dirigeâmes aussitôt sur le navire ennemi à angle aigu. Nous approchâmes du croiseur qui ne nous aperçut pas, car nos chauffeurs réussirent à nous faire avancer presque sans fumée. A 500 mètres du bâtiment, j'ordonnais de lancer des torpilles. Deux partirent coup sur coup. Arrivé à 300 mètres du navire, nous lâchâmes la



Le Mikado, Empereur du Japon.

troisième. Nous suivîmes un instant le sillage des torpilles. Au moment même où se produisit l'explosion, l'ennemi, qui avait aperçu les trois lucers des tubes lance-torpilles, donna l'alarme. Les explosions (surtout la troisième) furent terribles. Tout autour de notre torpilleur, des débris énormes retombaient à la mer. Les événements s'élevaient avec une extraordinaire rapidité, depuis l'instant où nous avions découvert le croiseur ennemi jusqu'au moment de l'explosion qui fit trembler le «S-90». Je vis le navire japonais éclater littéralement. Chaudières, mâts, canons, cheminées tourbillonnèrent dans les airs et une immense colonne de feu, haute d'environ 100 mètres, s'éleva de l'endroit où nous avions aperçu le navire quelques secondes avant. Des débris de toutes sortes tombèrent à la mer et notre torpilleur dut s'éloigner de 200 mètres. Toutefois, une plaque d'acier de trois kilos environ tomba près de moi. C'est seulement par un heureux hasard qu'aucun des hommes de l'équipage, que le service retenait sur le pont, ne fut blessé. Une plaque de blindage d'un mètre de diamètre au moins tomba en mer, à 200 mètres du torpilleur, après être passée en tourbillonnant au-dessus de nous. A part quelques tôles bosselées, le «S-90» n'avait pas d'avaries sérieuses. »

Des contre-torpilleurs japonais accoururent immédiatement au secours du vieux croiseur, mais, en raison de l'obscurité qui rendait le sauvetage très difficile, 9 hommes de l'équipage et un officier seulement furent sauvés. Le navire coulait, entraînant avec lui 254 hommes d'équipage.

Le «S-90» fut aussitôt poursuivi par ses adversaires. Protégé par l'obscurité, il échappa. Ne pouvant ni retourner à Tsing-Tao, ni gagner Changhaï, il se résigna à l'aube à se faire sauter sur la côte chinoise, à 60 milles au Sud de Kiao-Tchéou, avec la dernière torpille qui lui restait. L'équipage atteignit Nankin, où il fut interné.

Le même jour, un typhon détruisit les pontons de débarquement de la baie de Lao-Chan. Une vingtaine de marins japonais périrent.

Les 18 et 19 octobre, plusieurs navires de guerre allemande attaquaient le croiseur «Thilosen», mais étaient repoussés.

Les opérations de l'Avion, comme celles de la Marine, étaient très actives. Le 27 septembre, un avion japonais lance une bombe sur la caserne Bismarck et y cause de grands dégâts. Le 31, trois avions japonais bombardent, à 700 mètres

d'altitude, des bâtiments allemands et reviennent indemnes à leurs hangars. Le 3 octobre, un aéroplane allemand tente d'attaquer par deux fois les navires japonais. Le même jour, un avion japonais lance des bombes sur un ballon captif que l'on remorque vers Tsing-Tao. Le 26, un avion allemand bombarde les troupes anglaises.

Sur terre, les Allemands multipliaient les contre-attaques et bombardaient, avec l'aide de leurs navires, les positions et les troupes japonaises qui préparaient leur attaque. Dans une de leurs contre-offensives, les Allemands étaient repoussés et laissaient sur le terrain une cinquantaine de morts, alors que les pertes japonaises étaient insignifiantes.

Le 12 octobre, en prévision de l'assaut et du bombardement de la forteresse, le commandant des forces militaires et navales japonaises ayant informé par T. S. F. les Allemands de Tsing-Tao que le mikado désirait porter secours aux non-combattants et aux neutres assiégés dans la ville, envoyait des parlementaires. Il fut convenu que les Japonais escorteraient le consul des Etats-Unis, un certain nombre de Chinois, les femmes et les enfants des Allemands, jusqu'à Tien-Tsin.

Le Japon, en effet, commençait aussitôt après le départ des non-combattants un bombardement violent de toutes les positions allemandes, ainsi que de la ville, elle-même, de Tsing-Tao.

Le 16, un télégramme annonçait officiellement que l'assaut avait commencé. A la faveur d'une attaque de nuit, les troupes d'investissement s'emparaient du mont Prinz-Heinrich, dominant la ville. Les pertes alliées étaient estimées à 150 hommes environ. Mais le mauvais temps arrêta les opérations. La tempête qui sévissait depuis plusieurs jours retardait l'assaut général. Les Japonais ne pouvaient que continuer le bombardement préliminaire et poursuivre la destruction méthodique des ouvrages fortifiés. La grosse artillerie coulait. Le 22, trois navires marchands au mouillage dans le port de la colonie allemande.

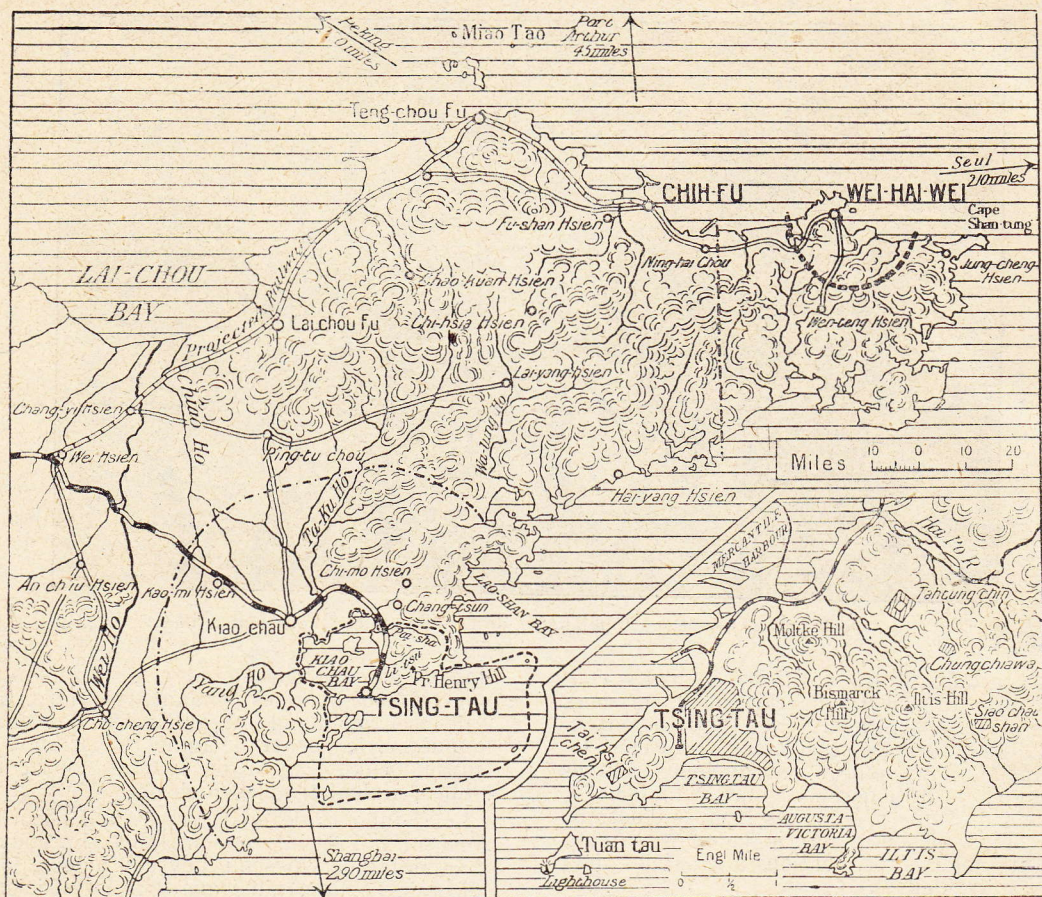
Vers cette époque, la source des réservoirs d'eau qui alimentent Tsing-Tao tombait aux mains des assaillants.

Le moment décisif approchait cependant. Les Japonais installaient des pièces lourdes, obusiers de tous calibres, 150, 210, 220 mm, sur les positions avantageuses qu'ils occupaient. Les retranchements, les forts, les batteries, la ville elle-même étaient soumis à un bombardement qui devenait tous les jours plus violent. L'escadre y prenait part. Le 29, Tsing-Tao recevait 213 obus de 305 mm, le lendemain 240 de même calibre. Des combats acharnés se livraient pour la possession des retranchements ennemis. Un soldat anglais déclarait, dans une lettre datée du 29 octobre, que, « récemment, nos hommes se sont accrochés aux Allemands, qui furent obligés de demander un armistice pour enterrer leurs morts. Cet armistice leur fut refusé et les troupes anglaises chargèrent et chassèrent l'ennemi jusque dans ses défenses les plus intérieures. Malgré un feu terrifiant, les pertes anglaises furent peu sensibles ».

Le 31 octobre, un télégramme anglais annonçait qu'un contingent de soldats indiens allait se joindre au groupe anglo-japonais pour prendre part à l'assaut général.

Le 31 octobre, jour anniversaire de l'empereur, 6.000 soldats samouraïs décidèrent d'enlever la forteresse. Le bombardement redoubla de violence. Les pièces de siège, mises en batterie pendant la nuit précédente, lancèrent, le 31, à 6 heures du matin, leurs formidables obus, transformant en monceaux de ruines les fortifications allemandes.

Les lourdes pièces de l'escadre tonnaient en même temps sans discontinuer, réduisant au silence les batteries ennemies. Dans la nuit, les Japonais se préparaient pour l'assaut quand, brusquement,



les canons allemands rouvrirent le feu sur les batteries et les troupes d'assaut japonaises. L'attaque ne fut pas déclanchée.

Quelque peu endommagées, les pièces de l'ennemi avaient été recouvertes de terre et de blocs de pierre qui les avaient relativement protégées. Les canonnières n'avaient eu qu'à les dégager. Le bombardement continua. La plupart des forts étaient réduits au silence. Le 1er novembre, le fort Bismarck recevait vingt obus de gros calibre, celui de Huchuin-Huk plus de cinquante.

Ce bombardement formidable provoquait un incendie près du port, par suite de l'explosion d'un réservoir de pétrole. Une canonnière allemande déjà endommagée coulait. Deux forts seulement répondaient avec persistance aux attaques dirigées à la fois par terre et par mer. Celui de Siao-Tchou-Tchan était en flammes. La ville elle-même était bombardée. Le 3, l'amiral Kato proposait au commandant de la forteresse, le capitaine de vaisseau Meyer Waldeck, la capitulation de la place dans des conditions honorables. Ne recevant aucune réponse du gouverneur allemand, le commandant japonais ordonnait d'intensifier le bombardement, qui devint effrayant. Sous les coups formidables de l'artillerie lourde japonaise, les pièces allemandes étaient mises hors de combat, les batteries réduites au silence, les retranchements et les tranchées effondrés et comblés. Un seul fort, celui du Huchuin-Huk, continua son tir. Toutes les réserves de pétrole de la forteresse prenaient feu. Le fort Bismarck était réduit au silence par le croiseur anglais « Triumph ». Dans la nuit du 3, les Allemands tentaient une contre-attaque, elle était repoussée. Le même jour, la station d'électricité était détruite.

Les munitions des Allemands diminuaient. Les navires et les batteries de terre pouvaient à peine répondre efficacement au feu de l'artillerie japo-

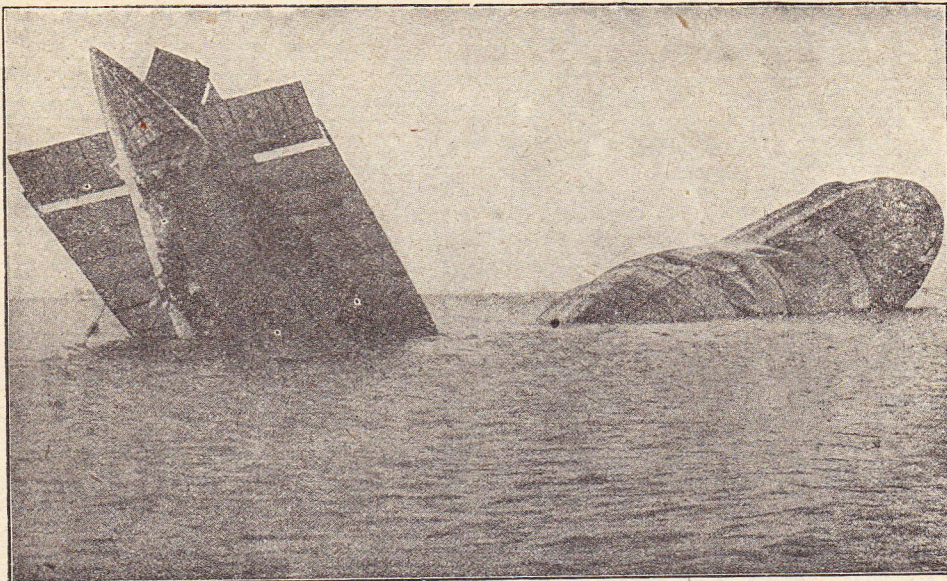
naise. Les derniers bâtiments allemands se faisaient couler dans le port.

Sous la protection de leur artillerie, les assaillants avançaient leurs tranchées vers les lignes allemandes jusqu'à bonne distance d'assaut. Les premières tentatives d'attaque vers l'aile gauche étaient repoussées. Le 4 novembre, l'assaut vigoureux du fort Illis et des batteries avancées, groupe d'ouvrages le plus puissant des fortifications de Tsing-Tao, fut entrepris après un bombardement intense qui avait réduit le fort en un amas de décombres et détruit une vingtaine de canons allemands. Le 6, un télégramme japonais annonçait que le bombardement continuait. L'aviation y prenait part en lançant des bombes sur les batteries ennemies et sur le port. Les Allemands répondaient peu. L'épuisement de leurs munitions, les difficultés du ravitaillement de leurs troupes dans leurs anciennes et nouvelles positions et surtout l'effet terrifiant du bombardement japonais avançaient l'heure de la capitulation.

Le 6 novembre, au matin, l'unique aviateur allemand, après avoir incendié son hangar sur le mont Illis, partait pour Changhaï. Il y arriva sain et sauf et fut interné.

Les efforts désespérés des Allemands pour réparer les dommages causés aux fortifications et aux batteries par les obus japonais étaient réduits à néant par le bombardement furieux qui se continuait pendant la nuit du 6 au 7. Les batteries ennemies, ménageant leurs dernières munitions, ne répondaient presque plus.

L'attaque commença le 7 novembre, à 1 h. 3/4 du matin, par la prise des positions centrales de la ligne de défense principale. A l'Ouest, un fort était enlevé. Cette attaque, menée par une compagnie d'infanterie aidée par le génie, rapportait à nos Alliés deux cents prisonniers. A 5 h. 10, les troupes



Un Zeppelin qui se perdit dans une attaque de Londres et qui échoua dans le Canal.

japonaises, attaquant les positions centrales couvrant les forts Illis et Bismarck, enlevaient deux canons de siège. A sept heures, les forts Bismarck, Illis et Moltke étaient successivement emportés. Le fort central avait été enlevé par quelques compagnies de sapeurs du général Yoshimi Yamada. Un détachement de génie précéda les troupes d'assaut, puis les compagnies d'infanterie japonaises montèrent à l'attaque des fortifications allemandes sous le feu des mitrailleuses.

A 6 heures du matin, le drapeau blanc était hissé par les assiégés sur l'observatoire de Tsing-Tao. A 7 h. 1/2, il flottait sur tous les forts bordant la mer. A 7 h. 50, la capitulation était signée. Les demandes japonaises étaient acceptées. Le 7, au soir, le monde apprenait, par un télégramme officiel laconique de Tokio, que la grande forteresse allemande d'Extrême-Orient était tombée.

Le 9 novembre, à 10 heures du matin, le major général Yamanshi et le commandant Takahashi, commissaires japonais, et le colonel Sachsels, commissaire allemand, se réunissaient à la caserne de Moltke pour négocier la capitulation de la place et traiter les détails concernant la remise des forts. Le docteur Hyodo assistait le commissaire japonais et le docteur Kuntz le commissaire allemand pour les termes de la capitulation.

Le 8, les troupes anglo-japonaises avaient fait leur entrée solennelle dans la ville conquise. Le 9, elles prenaient possession officielle de la place et la remise des forts et des établissements publics était effectuée dans la matinée.

Aussitôt reçue la nouvelle de la capitulation de Tsing-Tao, les gouvernements alliés télégraphiaient leurs félicitations à l'empereur du Japon, ainsi qu'aux armées de terre et de mer. Cette rapide capitulation, acquise au prix de pertes si minimes (l'assaut de la forteresse avait coûté aux Japonais trente-six tués et cent quatre-vingt-deux blessés et deux officiers seulement blessés aux Anglais), enthousiasme l'armée et la population de Tokio et fut l'occasion d'imposantes manifestations patriotiques.

Cette victoire rapportait à nos Alliés environ trois mille six cents prisonniers valides. 636 blessés allemands étaient en outre soignés à l'hôpital de Tsing-Tao. Le nombre des morts était de 170, dont 6 officiers. L'équipage du croiseur autrichien « Kaiserin-Elisabeth » avait perdu 8 tués et 8 blessés.

Les Japonais s'emparaient en outre de 2.500 fusils, 100 mitrailleuses, 30 canons, 1.200 livres ster-

ling, des provisions en quantités suffisantes pour nourrir 5.000 hommes pendant trois mois. Les deux croiseurs, allemand et autrichien, les quatre canonnières, le poseur de mines « Ruchin », le destroyer « Tuku », ainsi que le dock flottant de 1.600 tonnes, étaient trouvés coulés dans le port.

Les honneurs de la guerre étaient accordés à la garnison qui fut internée au Japon. Le gouverneur, le capitaine de vaisseau Meyer Waldeck, blessé au cours de l'action, ainsi que tous les officiers de la garnison, gardaient leurs épées.

Le 11 novembre, le torpilleur japonais 33 coulait, alors qu'il repêchait des mines, dans la baie de Kiao-Tchéou. Dix marins étaient tués, une soixantaine blessés.

Le 5 décembre 1914, le baron japonais Funackchi, nommé gouverneur de Tsing-Tao, rejoignait son poste avec son état-major.

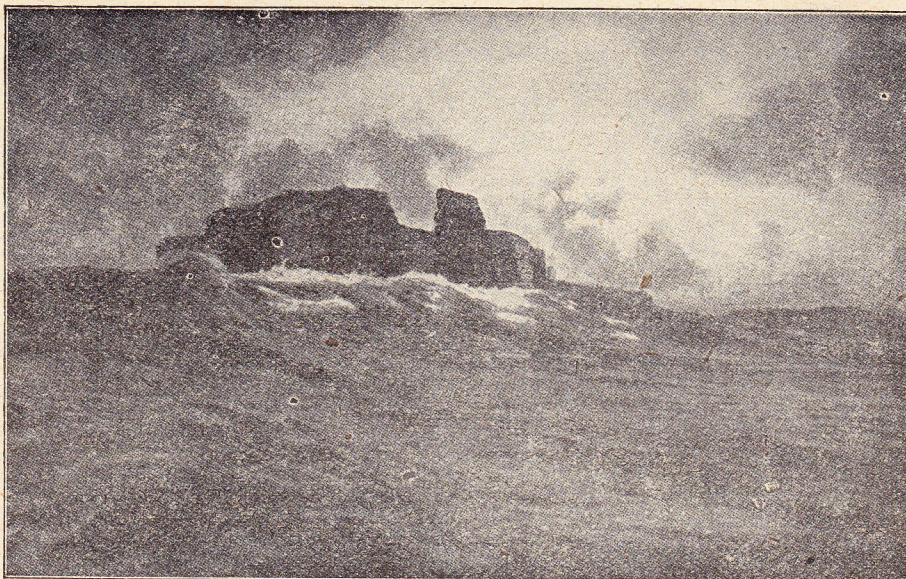
Ainsi donc, après un duel d'artillerie relativement court et un siège de 76 jours, l'aigle allemand était chassé du Chantoung, et Tsing-Tao devenait japonais. Le prestige allemand était ruiné aux yeux des Chinois.

La perte de Tsing-Tao, venant après les défaites de la Marne et de l'Yser, de Galicie et de Serbie, était pour l'orgueil allemand un coup particulièrement sensible. Les cris de rage des journaux allemands, et en particulier du « Lokal Anzeiger », disaient éloquemment tout le prix que l'Allemagne attachait à cette colonie.

« Un misérable village de pêcheurs chinois était devenu, disait le journal cité plus haut, un éclatant témoignage de la culture allemande. Là avait surgi, en quelques années, la ville la plus belle, la plus élégante, la plus éprise du progrès de tout l'Orient. Cela devait éveiller la jalousie du peuple aux yeux bridés des Iles de l'Est... Mais on n'oubliera jamais ici l'impudence violente de ces voleurs jaunes, ni celle de l'Angleterre qui leur en facilita les moyens. Le moment des comptes arrivera, et ce sera alors par toute l'Allemagne un cri de joie, aussi unanime qu'est maintenant celui de notre douleur : « Malheur au Nippon ! »

Le président du Reichstag ayant adressé, à l'occasion de la perte de Tsing-Tao, un télégramme à l'empereur Guillaume, celui-ci répondit par la dépêche suivante, qui se passe de commentaires :

« Tsing-Tao était un établissement modèle de la kultur allemande dans les mers lointaines. Il avait coûté bien des années de labeur. Son héroïque défense est un nouvel et sublime exemple de cet esprit



Heligoland pendant une tempête

de sacrifice jusqu'à la mort dont le peuple allemand, son armée et sa flotte, ont fait si souvent preuve dans la guerre défensive qu'ils soutiennent aujourd'hui contre un monde de haine, d'envie et de convoitise, guerre qui, si Dieu le veut, ne sera pas vaine. »

Sur mer

Voyons quelle était la situation de la guerre sur mer en 1917.

La guerre sous-marine comme nous l'avons vu dominait toute la politique de l'Allemagne.

Ce pays avait considérablement développé sa flotte de sous-marins.

Déjà en 1916 on construisit des sous-marins de très grand tonnage.

Deux navires américains, l'« Orléans » et le « Rochester », parvinrent, en février, à toucher la France sans être inquiétés. Depuis le 12 mars les navires de commerce américains furent armés et reçurent un équipage de guerre. L'Angleterre développa son champ de mines jusque près des côtes danoises et hollandaises pour limiter le champ d'action des bases des sous-marins allemands. Et cependant on subit beaucoup de pertes. Fin février les Français perdirent le contre-torpilleur « Cassine », dont l'équipage, soit 6 officiers et 100 sous-officiers et matelots, périt. Le sous-marin qui avait torpillé le bateau — celui-ci coula en deux minutes — mitrailla les canots des survivants.

Le 19 mars, le croiseur français « Danton » fut détruit près des côtes de la Sardaigne. On parvint à sauver 806 hommes de l'équipage.

En février une chaloupe de pêche française, la « Cobra », coula un sous-marin allemand, mais les Alliés perdirent près des côtes anglaises, les paquebots « Laconia » et « Athos », (anglais); le paquebot italien « Minas » et le navire-hôpital anglais « Asturias ».

Dans la nuit du 25 février, des contre-torpilleurs allemands, de la base de Zeebrugge, bombardèrent la côte anglaise (Kent).

Le 15 mars les Allemands recommencèrent le raid audacieux avec deux escadres de torpilleurs. L'une d'elles bombarde la rive méridionale de l'embouchure de la Tamise, l'autre fit une attaque sur le Pas de Calais. Ramsgate fut bombardé, un contre-torpilleur anglais fut endommagé, un autre fut détruit et un paquebot disparut.

Le 26 mars, les Allemands osèrent même un raid sur Dunkerque.

A ce sujet, Henri Malot écrit dans « Dunkerque, ville héroïque » :

« Il semblait que l'on n'eût rien à craindre à Dunkerque. La digue de Malo-les-Bains restait le lieu de promenade favori des Dunkerquois.

Le port est en pleine activité.

Nos dockers ne suffisent pas à la tâche, non plus que des dockers anglais envoyés à la rescousse; on a recours à la main-d'œuvre militaire anglaise.

La nuit du 25 au 26 mars 1917, à l'heure du grand flot de mars comme on disait autrefois, une canonnade crépite pendant trois minutes du côté de la mer : des torpilleurs allemands ont lancé soixante obus, qui ne font que deux victimes.

C'est un coup d'essai.

Un mois plus tard, la nuit du 24 au 25 avril, les marins allemands profitent de la grande marée de vive eau.

A 2 h. 45 du matin, une pluie de fusées-panaches soudain tombe comme en plein jour.

Aussitôt une canonnade éclate, nourrie.

Environ sept destroyers lancent cinq cents obus en l'espace de dix minutes.

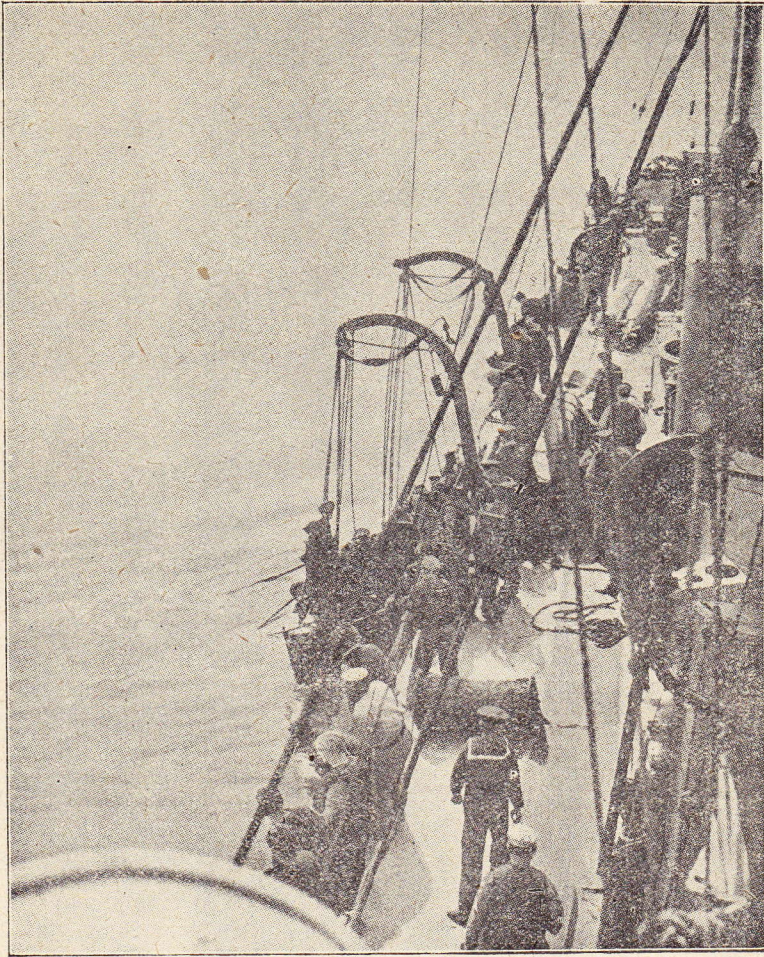
Ils tuent en défilant; ils entrent par la fausse rade de Mardyck, commencent leur feu, et ne le cessent qu'au delà de Malo-Centre. Les hommes du fort de Leffrinckhoucke entendent chanter les équipages ennemis, qui sortent de la rade par la passe de l'Est. Malgré le tir des batteries côtières, ils ont réussi la manœuvre tentée en 1694 et 1695 par la flotte anglaise, et que l'insuffisance des moyens matériels, et l'audace de Jean Bart, firent échouer.

Aujourd'hui, l'assaillant n'a plus à tenir compte du vent ni du courant; il est doué d'une vitesse incomparablement supérieure, et peut exécuter des tirs autrement efficaces. Deux torpilleurs allemands attaquent par babord et par tribord le chalutier de garde, et le coulent.

Un torpilleur français, l'« Etendard », commandé par le lieutenant de vaisseau Pierre-Auguste Mazaré, s'élance bravement au combat, mais se heurte à des forces supérieures, et périt dans une lutte inégale.

En ville, le bombardement n'a causé que peu de dégâts.

Le lendemain, le flot rejette sur la grève des planches, des épaves, des cadavres. On en retrouvera



L'équipage d'un navire de guerre anglais sauve celui d'un sous-marin allemand

encore à la fin du mois de mai. Quelques jours après l'action, treize cercueils sont alignés au cimetière. L'amiral Ronarc'h ne prononce que ces mots :

— Mes chers enfants, vous serez vengés ! »

Pendant l'automne de 1917 les bombardements de la mer recommencent.

Fin mars et au début avril, les contre-torpilleurs allemands bombardèrent Douvres, et même Calais, ce fut bien une preuve de l'audace des Allemands. Le 11 mai les navires anglais attaquèrent Zebrugge.

Vers ce temps-là on détruisit le Zeppelin L 22.

Au début de juin Ostende et Zeebrugge furent bombardées. Un obus tomba dans l'église Saint Pierre et Paul pendant un office. Sept civils furent tués et l'édifice fut sérieusement endommagé.

Le 8 juin, le paquebot français « Sequanas » coula et 1999 passagers se noyèrent.

Les Zeppelins attaquèrent les villes anglaises; le 23 mai le comté de Norfolk; le 25 mai eut lieu un raid de seize avions sur Folkestone et Douvres : des bombes furent lancées qui tuèrent 76 personnes et en blessèrent 174; le 5 juin 16 avions survolent le comté d'Essex; le 15 juin 15 avions bombardent la partie orientale de Londres; il y eut cent morts et 400 blessés et beaucoup de dégâts.

L'émoi fut grand. La presse exigea vengeance; mais le gouvernement refusa alléguant qu'on ne pouvait pas être inhumains et barbare même si l'Allemagne l'était.

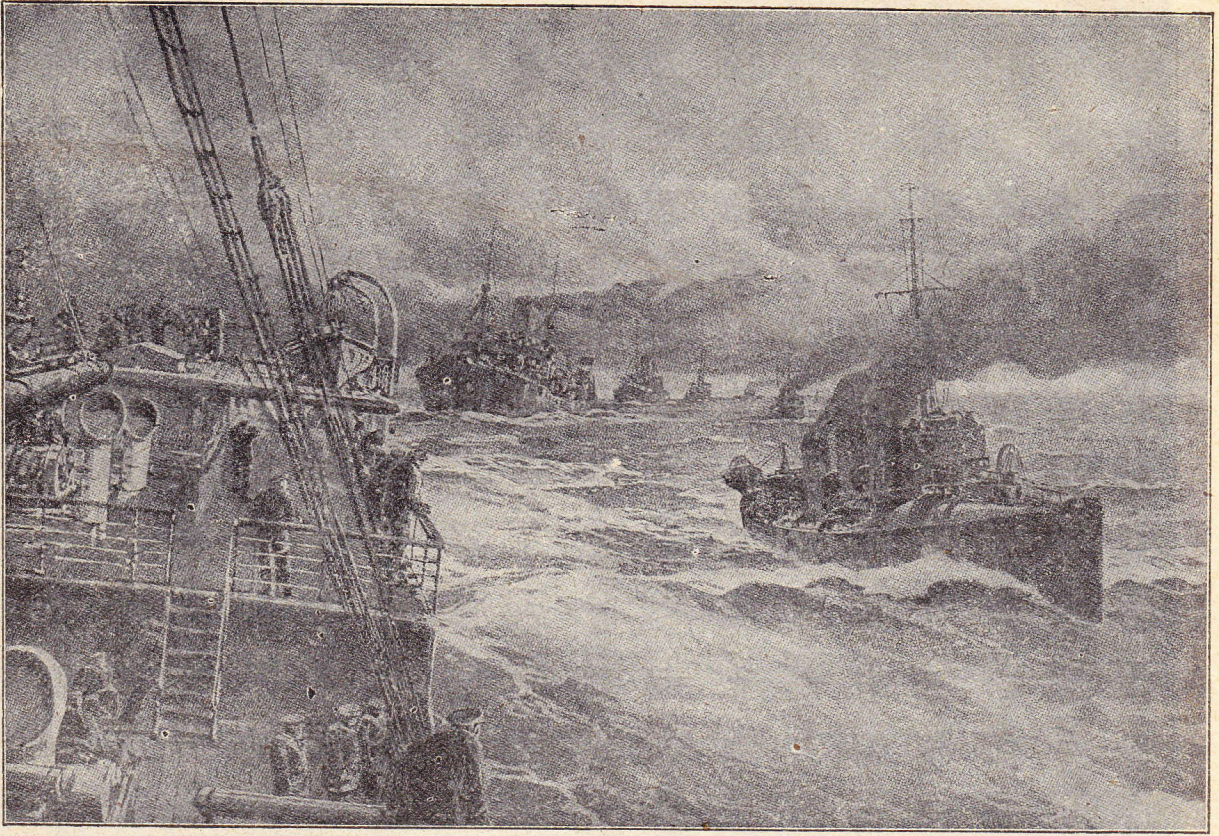
Les Allemands ne se corrigèrent point. Le 10 juillet 16 grands Gothas lancèrent des bombes sur Harwich et firent 47 victimes; le 7 juillet eut lieu une attaque sur Londres; il y eut 43 morts et 195 blessés; quatre appareils furent abattus.

Le 9 juillet le croiseur anglais « Vanguard », qui se trouva à l'ancre dans un port anglais explose tout à coup : 804 matelots périrent dans la catastrophe.

Fin juillet le croiseur « Ariadne » fut torpillé, mais un sous-marin allemand fut détruit et un autre échoua sur la plage de Wissant (France). Ce fait fut raconté d'une façon intéressante par le major Tasnier, et comme il y est question des soldats belges, nous citons ici cette histoire :

Le cavalier-cycliste du 4e lanciers qui, certaine nuit de juillet 1917, était en vedette sur la dune de Wisant, vit, quand le jour se leva, une forme étrange, à demi submergée, qui s'allongeait, innoffensive, à quelques centaines de mètres de son poste. Une épave sans doute, comme il s'en trouvait de-ci, de-là, et que la marée avait déplacée... et il continua tranquillement sa faction.

Wisant était très loin du front, le vrai, celui où l'on « encaissait » et que les cavaliers d'ailleurs n'ignoraient point, car ils y étaient allés, un peu partout, au grand plaisir de nos « jas » qui les voyaient d'un air goguenard et satisfait, s'enfoncer dans la boue vers le calvaire du chemin de relève. Ici, c'était le calme; on faisait du sport, mais tout de même était-ce encore le front, puisque le régiment « gardait la côte » et devait, le cas échéant, « s'opposer à toute tentative de débarquement de l'ennemi ». Service léger, qui faisait sourire les fantassins et appelait l'ironie facile; n'empêche, les cavaliers qui le firent en février 1916, aux environs de Gravelines, sous couleur de « repos » regrettèrent le front et ses bons abris, dont ils sortiraient...



Des paquebots anglais convoyés par des torpilleurs.

Le regard lointain de notre vedette passait djtrait sur l'épave, quand soudain il s'y fixa, intrigué... Quelque chose avait bougé; une tête en avait surgi et inspectait la côte. Le lancier, à tout hasard, assura sa carabine et observa : La tête monte, le corps suit et se dresse lentement; l'habit est sombre, la casquette plate... Qu'est-ce ? Un pêcheur, un marin anglais ? Mais voici qu'avec précautions d'autres formes émergent et s'alignent; elles gesticulent, interpellent de loin notre cycliste qui, déconcerté, n'y comprenant goutte, a mis d'instinct le doigt à la gâchette.

« Qui vive ? »

Un brouhaha lui répond. Coup de feu. Le brigadier, chef de la « sentinelle renforcée », accourt. « On dirait un sous-marin. Vite, prévenez le commandant et vous autres « apprêtez-arme ! ».

Branle-bas : l'escadron cycliste qui loge dans des baraques voisines est debout en un instant et, au pas de course, arrive aux dunes. Dans l'intervalle, d'autres hommes se sont montrés sur l'épave; ils sont maintenant une vingtaine alignés comme à la parade. Le capitaine des lanciers ne doute pas.

L'eau qui se retire a découvert l'« U » fatidique ; cest bien un sous-marin boche et de fort tonnage. Faut-il ouvrir le feu, attendre que l'équipage vienne se rendre, ou aller le cueillir ? Cavaliers avant tout : En avant, à l'assaut, L'escadron « en vague » entre résolument à l'eau; il n'a pas fait 20 mètres que l'équipage, comme un seul homme, s'y jette aussi, mais bras levés. On s'aborde avec fureur (chez les nôtres) ; cris, mêlée, bousculade, barbofrage intense et tous, vainqueurs et prisonniers, gagnent le sable et y accostent, ruisselants. Notre capitaine veut retourner au sous-marin qui doit recéler encore du monde : mais l'officier allemand, très calme, lui dit en excellent français : « Je vous prie, mon capitaine, n'en faites rien : nous sommes tous ici et mon bateau va sauter d'un moment

à l'autre. » En effet, quelques secondes après, une première explosion l'éventrait, à hauteur des machines ; d'autres suivirent jusque midi ; il ne resta du monstre qu'une carapace tordue.

Mais la nouvelle s'est répandue ; le village entier est accouru ; c'est sous les huées et les cris de mort vociférés par les femmes — car l'abominable guerre sous-marine a fait bien des veuves dans ce monde de pêcheurs — que l'équipage gagne le village. L'officier explique : Il vient de Zeebrugge, il a forcé de nuit le Pas-de-Calais pour faire une incursion dans la Manche ; mais, au retour, il a commis une erreur de direction et s'est jeté à la côte, où le sous-marin s'est ensablé.

Dans l'après-midi ses hommes et lui, encadrés par quatre lanciers à cheval, sabre au clair et fiers comme Artaban, entraient piteusement à Calais, par voie de terre, aux applaudissements ironiques de la foule.

Et c'est ainsi que nos cavaliers, plus fort que les hussards de Pichegru, qui opérèrent sur la glace, s'emparèrent de haute lutte, à pied et en mer, d'un sous-marin allemand du dernier modèle.

L'armée en rit de bon cœur. (1).

Le 12 août, 20 avions bombardèrent Hargate et les environs; ils firent 75 victimes dont 32 morts. Le 3 septembre il y eut 107 morts à Catham, et 86 blessés. Ce fut donc une année terrible.

Les alliés prirent des mesures pour armer efficacement les paquebots, pour combattre les sous-marins et s'armer contre les avions.

Les Anglais envoyèrent beaucoup de chaloupes de pêche pour attaquer les sous-marins. On construisit beaucoup de navires marchands. L'Amérique y aidâ puissamment.

A une conférence à Washington, il fut décidé d'assurer coûte que coûte le ravitaillement des alliés en diminuant l'exportation vers les pays neu-

(1) Du « Courrier de l'Armée ».



Un voilier anglais torpillé par un sous-marin allemand.

tres. En mai, une escadre de contre-torpilleurs américains, sous les ordres du vice-amiral Sims, vint prendre part au service de patrouilles dans la mer du Nord.

On ne publia pas les pertes, mais elles furent sérieuses. En Angleterre on conseilla de faire des économies, on prit de sérieuses mesures de rationnement et on proclama que le danger allemand n'était pas imaginaire. Les Américains avaient confisqué dans leurs ports, 600.000 tonnes de bateaux allemands et une dizaine de navires autrichiens. Ils assurèrent un service de patrouille dans le canal de Panama et sur les côtes septentrionales du Canada. On y construisit courageusement des navires et des avions.

D'avril à juin 1917, les Etats-Unis armèrent 3000 navires marchands et ils exprimèrent l'espoir de porter leur tonnage à 9.200.000 tonnes. Depuis juillet la flotte brésilienne aida celle des alliés dans le service de patrouille des côtes de l'Amérique du Sud.

Dans la Méditerranée on devait rester sur ses gardes contre la flotte autrichienne, qui, le 15 mai par exemple, avait coulé 14 chaloupes anglaises et un contre-torpilleur italien.

Fin juillet, le croiseur allemand « Breslau », fit sa réapparition dans la mer Noire, il s'approcha d'Odessa et bombarda la côte.

Le 9 juillet, une division navale attaqua l'escadre turco-allemande et endommagea sérieusement le « Goeben ».

Au début de juillet, l'ennemi coula le « Caledonian » avec 70 passagers, dans la Méditerranée, et le paquebot américain « Orléans », dans l'océan Atlantique. Nous savons déjà que par la défection de la Russie, l'Allemagne devint maîtresse de Riga, donc aussi de la Baltique. Il s'en suivit qu'il y eut plus de rencontres dans la mer du Nord.

Le 2 octobre, le croiseur britannique « Draken » fut torpillé au nord de l'Irlande ; il put encore atteindre le port mais y coula quand-même.

Le 18, un convoi de 6 navires marchands scandinaves, escortés par 2 contre-torpilleurs anglais fut attaqué par deux croiseurs allemands qui coula 5 bâtiments marchands et les deux navires de guerre. Mais au début de novembre une escadre britannique surprit, dans le Cattégat, des navires allemands et le croiseur auxiliaire « Maria » qu'elle fit couler avec dix chaloupes.

Le 17 novembre, les Anglais attaquèrent l'ennemi dans la baie d'Héligoland et le poursuivirent jusqu'au champ de mines ; ils détruisirent un croiseur, endommagèrent un second et coulèrent un torpilleur.

On signala des faits analogues dans le sud où des avions anglais bombardèrent Constantinople et incendièrent le « Goeben ».

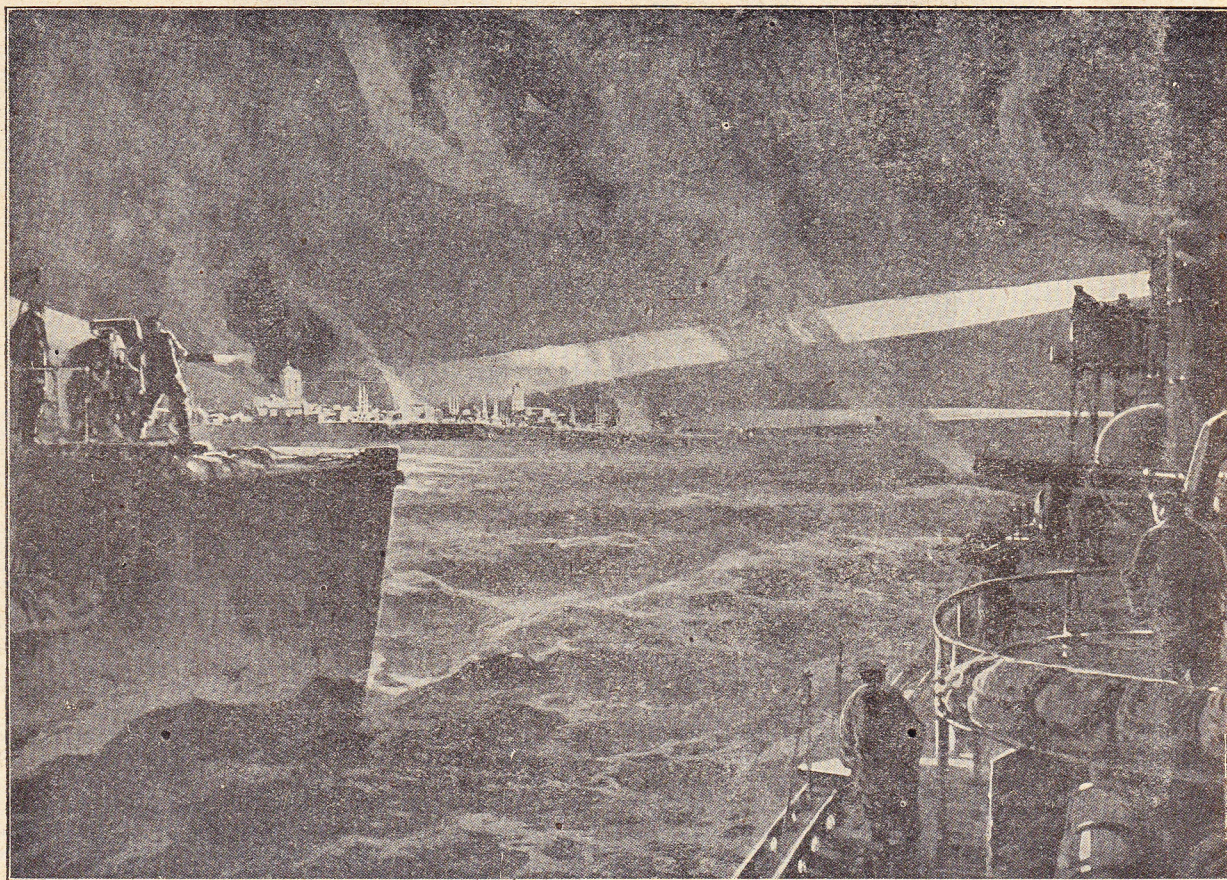
Mais, le 14 décembre, les Français perdirent le croiseur « Châteaurenault » dans la mer Noire.

Les alliés accentuèrent aussi le blocus de l'Allemagne pour empêcher le passage des vivres par les pays neutres vers les centraux. A partir du 8 octobre, l'exportation de tous les articles qui pouvaient encore être exportés fut défendue, sauf avec une autorisation spéciale à donner par un comité de Londres.

Dans la lutte contre les sous-marins, des pêcheurs de Nieuport et d'Ostende se distinguèrent aussi et nous devons en parler spécialement dans ce chapitre.

Il prouve que notre pays ne resta pas en arrière sur ce terrain quoique nous ne fussions pas une puissance marine.

Au début d'octobre 1919, 325 bateaux de pêche d'Ostende avaient quitté leur port pour aller s'abriter dans les ports anglais ou français.



Bombardement de Dunkerque par des torpilleurs allemands.

La plupart d'eux furent incorporés dans la flotte anglaise et firent office de chercheurs de mines et bateaux patrouilleurs, ils prirent une large part dans la lutte contre les sous-marins.

Plus d'un pêcheur se distingua dans cette tâche comme par exemple Arsène Blondé, de la chaloupe à vapeur O. 130 « Jacqueline ».

« Le 26 mai 1915, ce chalutier à vapeur se trouvait dans l'Océan Atlantique, non armé, lorsqu'il fut attaqué par un sous-marin allemand qui venait de couler le chalutier anglais « Morwina ». Sans hésiter, malgré le feu dirigé contre son bateau, le capitaine Blondé vola au secours de l'équipage du « Morwina » et parvint à le recueillir au complet. Puis, en zigzaguant, il se dirigea vers le sous-marin pour le heurter et le couler ; mais le commandant boche n'attendit pas et plongea. Le capitaine Blondé reçut du gouvernement anglais le Distinguished Service Cross.

Le ministre Segers lui fit parvenir une lettre autographe de félicitations.

Et, quoique nous courons trop vite, nous citons encore les faits suivants :

La chaloupe à vapeur O. 38 « Princesse Marie-José », capitaine Louis Klausning, se trouvant, le samedi 22 décembre 1917, vers 11 heures, à environ 30 milles du « Smalls », vit tout à coup un sous-marin voguant à la surface.

Il était occupé à tirer des coups de canon à 3 1/2 milles à l'E. sur la chaloupe à vapeur O. 154.

Le capitaine Klausning coupa sans hésiter son appareillage de pêche et dirigea sa chaloupe à toute vapeur sur le sous-marin qui continuait à tirer. Le canonnière du bord, aidé par l'équipage, tira 34 coups de canon sur le sous-marin.

On suppose que les deux derniers coups ont porté car le sous-marin cessa le feu et plongea.

On ne l'a plus revu.

Le gouvernement anglais a décerné la « Distinguished Service Cross » au capitaine Klausning et fait servir une récompense en argent aux hommes de l'équipage.

La chaloupe à vapeur O. 35 « Alfred Edith » capitaine Richard Brouckxon, était à la pêche le 27 avril vers 9 1/2 h. au S. W. de l'Irlande par un beau temps, quoiqu'il y eut un peu de brouillard, lorsque l'équipage aperçut tout à coup un sous-marin vers le N.-W., à une distance de 1 1/2 mille. Tout le monde fut appelé immédiatement sur le pont en vue d'une attaque. Le sous-marin vira vers l'W-S-W., se mit en travers de la chaloupe et lui tira deux coups de canon. Un obus tomba à une distance de 50 m. de l'O. 35 vers tribord, un autre passa trop loin et tomba à 50 m. à babord.

Immédiatement l'outillage de pêche fut coupé et la chaloupe se dirigea à toute vitesse sur le sous-marin contre qui on tira cinq coups de canon ; le sous-marin répondit par deux coups qui ne touchèrent point.

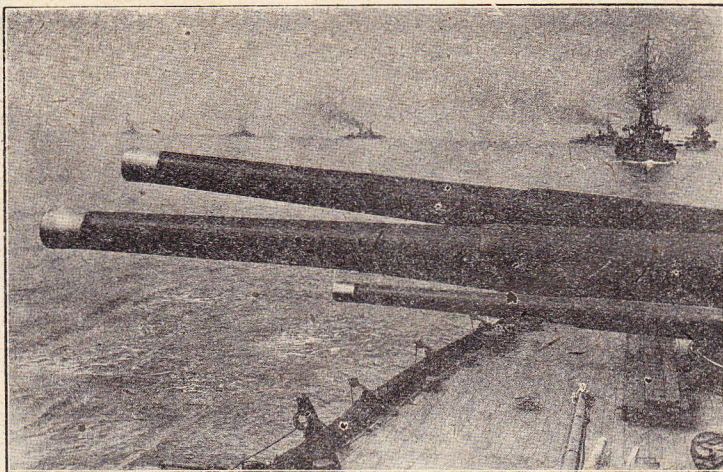
Le canon de la chaloupe envoya encore cinq obus qui eurent but, car le sous-marin coula tout à coup sans avoir rentré ses canons : on aperçut de la fumée et des jets d'eau.

L'O. 35 se trouvait alors à un mille de distance, et l'endroit où avait disparu le sous-marin montrait une large tâche d'huile. Après avoir coupé toutes ses filets l'O. 35 est volé au secours avec d'autres bateaux, mais plus rien ne fut aperçu.

Ces faits furent rapportés au commandant du destroyer anglais « Snowdrop », qui était accouru au bruit de la canonnade.

Le gouvernement accorda la « Distinguished Service Cross » au capitaine Brouckxon et une récompense en argent à l'équipage.

Citons encore un dernier fait qui témoigne de la cruauté des Allemands envers les pêcheurs.



Des bouches à feu d'un Dreadnought.

Les commandants des sous-marins en coulaient spécialement à nos pêcheurs parce que ceux-ci aidèrent les Anglais maudits. Ils les accusèrent entre autres de leur servir de guides dans leurs attaques contre Ostende et Zeebruges, et de pilotes dans les passes de Wielingen.

Et Jean Severy, de l'O. 216 « Edouard-Marie » dut éprouver cette haine d'une façon tragique.

Le 5 mars 1918, l'O. 216 était à la pêche près des côtes d'Angleterre. Un sous-marin vint bombarder la chaloupe après avoir pris l'équipage à bord. Le bateau ne coula pas assez vite et alors le pirate allemand fit ce qui arriva souvent en de cas pareils : il força le pêcheur ostendais d'aller, avec un matelot allemand, placer des bombes dans la chaloupe. Le pilote Severy avait déjà été blessé pendant le bombardement, la dernière œuvre était accomplie, et l'O. 216 fit explosion.

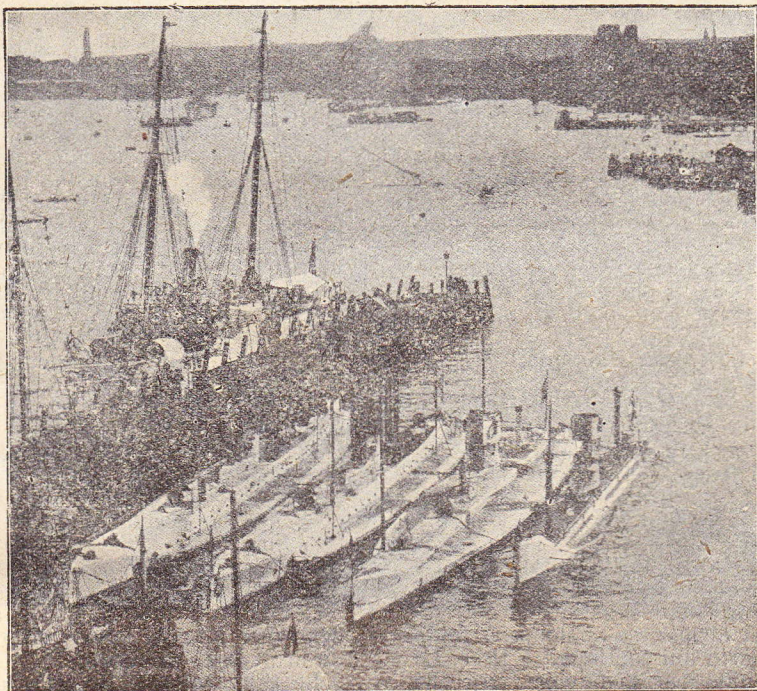
Jean Severy se trouvait alors avec son fils sur le pont du sous-marin : tout à coup le capitaine

abattit cet homme sans défense à coups de revolver et fit lancer son cadavre à la mer. Ainsi le garçon fut témoin de l'assassinat commis sur son père.

On détruisit 20 chaloupes ostendaises et dix du port de Nieuport : il périt 29 pêcheurs ostendais et 11 de Nieuport.

La plupart des chaloupes de Blankenberghe étaient restées dans le port à l'arrivée des Allemands. L'occupant en coula plusieurs, employa les autres comme cibles pour la marine ou tout simplement comme bois à brûler.

Depuis le commencement de la guerre sous-marine à outrance, nos côtes étaient devenues plus importantes que jamais pour les Allemands qui les avaient converties en une véritable forteresse. Des centaines de civils durent y travailler et des millions avaient été dépensés par l'occupant pour mettre les côtes en superbe état de défense. De puissantes batteries furent installées, comme près de Middelkerke, la batterie « Aachen », compo-



Des sous-marins allemands mouillés dans le port, prêts à partir.

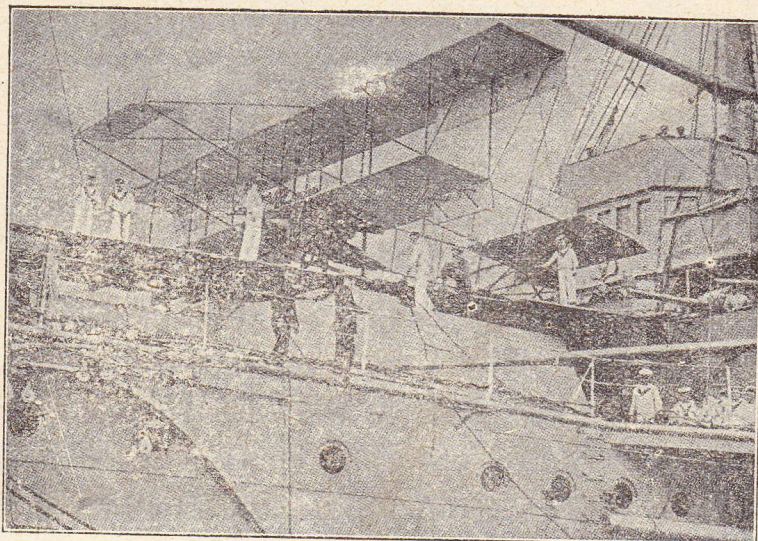


Sir John Jellicoe, commandant en chef de la flotte britannique.

sée de 4 pièces de 150, entourée de nombre d'abris bétonnés, dépôts de munitions, etc., la batterie « Antwerpen », sur une dune, forte de 4 pièces de 105 ; la batterie « Beseler », composée de 4 pièces de 150 ; la batterie « Cecile », de même composition (près de Mariakerke). Près d'Ostende, sur la digue sud était installée la batterie « Gneisenau », forte de 4 pièces de 105. La plus forte batterie se trouvait entre Leffinghe, elle était appelée « Tirpitz », et se composait de 4 pièces de 280, les mê-

mes pièces qui avaient été commandées chez Krupp par notre gouvernement, pour Anvers et qui furent employées maintenant contre nos propres troupes.

A l'est d'Ostende se trouvait la batterie « Hindenburg », comptant aussi 4 canons de 280 ; sur le chemin de Blankenberghe à Breedene il y avait la batterie « Deutschland », la plus puissante de toute la côte : 4 pièces de 300, qui tirèrent jusqu'au delà de Dunkerque ! C'étaient des pièces de marine, montées sur des axes placés dans des cuves béton-



Un hydravion à bord d'un navire de guerre anglais.



Un vaisseau de ligne coule dans les Dardanelles.

nées de plus de 20 mètres de diamètre. Elles étaient entourées d'abris gigantesques, de dépôts de munitions, d'un poste du commandement, etc.

Entre Blankenberghe et Zeebruges on vit successivement les batteries « Kaiserin », 4 pièces de 150; « Mitted B. », 4 pièces de 105; la batterie anti-avions « Graden », 4 obusiers de 280; la batterie « Zeppelin », 4 pièces de 105. A l'est de Zeebruges se dressaient la batterie « Friedrichshart », 4 pièces de marine de 170, placées dans des tourelles tournantes; la batterie « Kanal B », des pièces de 88; et au-delà de Heyst, la batterie « Augusta », trois pièces de 305.

Entre Duinbergen et Knocke se trouvait la formidable batterie « Kaiser Wilhelm II », 4 pièces de 305.

Nous ne parlons même pas des centaines de canons de petit calibre, de tous les nids de mitrailleuses dans les villas et les hôtels, de l'artillerie de défense et des barrages de fils de fer barbelés.

Sur ces ouvrages défensifs et ces batteries, les aviateurs anglais vinrent lancer journellement des bombes, surtout en 1917 et 1918; de temps à autre les navires de guerre anglais bombardèrent des ponts comme Westende, Ostende et Zeebruges.

Les habitants de ces contrées — car sauf Ostende et Middelkerke, tous les environs restèrent habités — passèrent des journées, et surtout des nuits effrayantes. Ostende est une ville nouvellement construite où les véritables caves sont rares. Cependant, celles-ci sont les meilleurs abris en cas de bombardement par mer ou de l'air. Plus de deux cents habitants furent tués et plus d'un drame sanglant s'y déroula. Près d'un millier de personnes furent blessées. Pour se donner une idée de cette situation, nous citons ici une page du journal d'un Ostendais : Le 21 mars, le soir de 9 à 10 heures : des avions et des bombes. Beaucoup de carreaux cassés sur le quai; un projectile dans la rue Saint François.

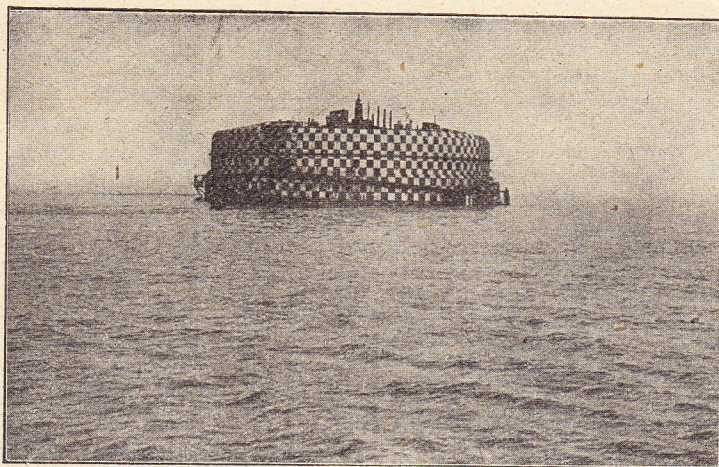
Le jour suivant, le soir aussi, même violence. Une maison est détruite dans la rue Liefkemoor. On retire le cadavre de Hubert Agnès, veuve Maes, d'en dessous des débris. Le 10 avril, les bombes infernales tombent en un rythme horrible sur le coin

de la rue du Chemin de fer, une sur la voie ferrée, une près du Kursaal; le 10 avril, bombardement de Middelkerke.

Le 11 avril : des obus sur les ateliers Smis-Valcke et dans la rue du Sou, sur la chaussée de Breedene, dans la rue Liefkemoor où trois hommes sont tués; le 12 avril : bombardement près du phare, près d'un édifice où on fait l'école, et ainsi de suite; le 26 avril eut lieu un redoutable raid d'avions. Les avions arrivèrent à dix heures et demie et jetèrent des bombes sur les hangars Tilbury et ailleurs. On emporte deux morts : Vanblaere Léopold et Wauters Antoine; huit civils furent grièvement blessés. Le spectacle fut aussi effrayant près de la rue Ed. Hamman; une bombe tomba en pleine rue sans faire de dégâts; une autre sur la maison du coin, celle de Antoine Wauters; les parties supérieure et arrière de l'habitation furent démolies; des débris percèrent le plafond de la chambre-devant et tuèrent l'homme. Son cadavre fut transporté dans un cercueil à la morgue; une bombe causa un commencement d'incendie dans l'arrière-maison; un autre projectile toucha une maison voisine, qui était heureusement pas habitée; puis un autre tomba chez le coiffeur Willaert; une femme y fut blessée. La rue était couverte de débris de carreaux, de pierres et de tuiles. Près du phare ce fut comme un rude tremblement de terre. Cela devint de plus en plus dangereux. Nous lisons ainsi que : le 28 avril il tomba 8 bombes : une sur le bassin, deux dans la rue d'Amsterdam, une dans la rue des Sœurs-Blanches; une sur l'avenue Léopold et une sur la place Verte; il n'y eut heureusement pas de victimes. Et cela continua ainsi, avec une régularité effroyante. Des parents perdirent d'un coup trois enfants qui jouaient dans un jardin touchés de la chaussée de Torhout. Puis des gens sont touchés et massacrés dans leur lit par une bombe.

Et puis les bombardements dans la ville. Nous citons de nouveau le journal :

Le 13 août il y eut alarme à Ostende. Depuis bientôt on entendit une canonnade en mer. Une escadre britannique composé de 40 navires bombardait Zeebruges. Le U 15 et un pêcheur de mines allemand, furent coulés : un contre-torpilleur



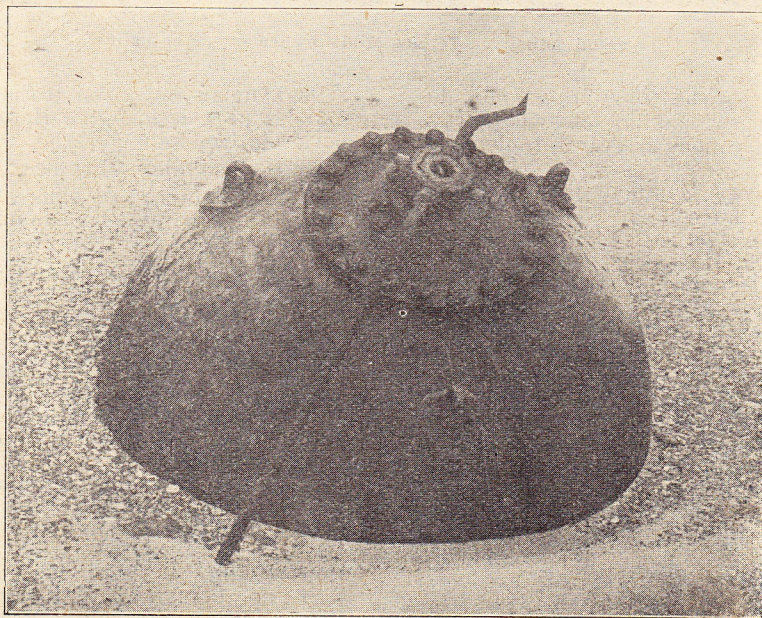
Tour blindée défendant l'accès de la base navale de Portsmouth.

échoua dans la partie ouest du port. Le signal d'alarme retentit à 7 heures. Des travailleurs civils allemands qui travaillaient au chantier et parmi lesquels il se trouvait des anciens détenus, des gens qui étaient soigneusement gardés, évacuèrent l'endroit. La circulation des trams vers Blankenberghe fut arrêtée. On craignit aussi un bombardement d'Ostende. On sentait de nouveau que la ville était peu sûre, et qu'elle pouvait d'un moment à l'autre être prise dans le danger de la guerre. Mais dans l'après-midi le danger disparut : la flotte anglaise avait disparu à l'horizon et les côtes redevinrent tranquilles. Soixante à septante obus étaient tombés sur Zeebruges ; les allemands eurent un mort et on enleva six blessés. Deux travailleurs belges forcés, furent touchés pendant la fuite et succombèrent à leurs blessures.

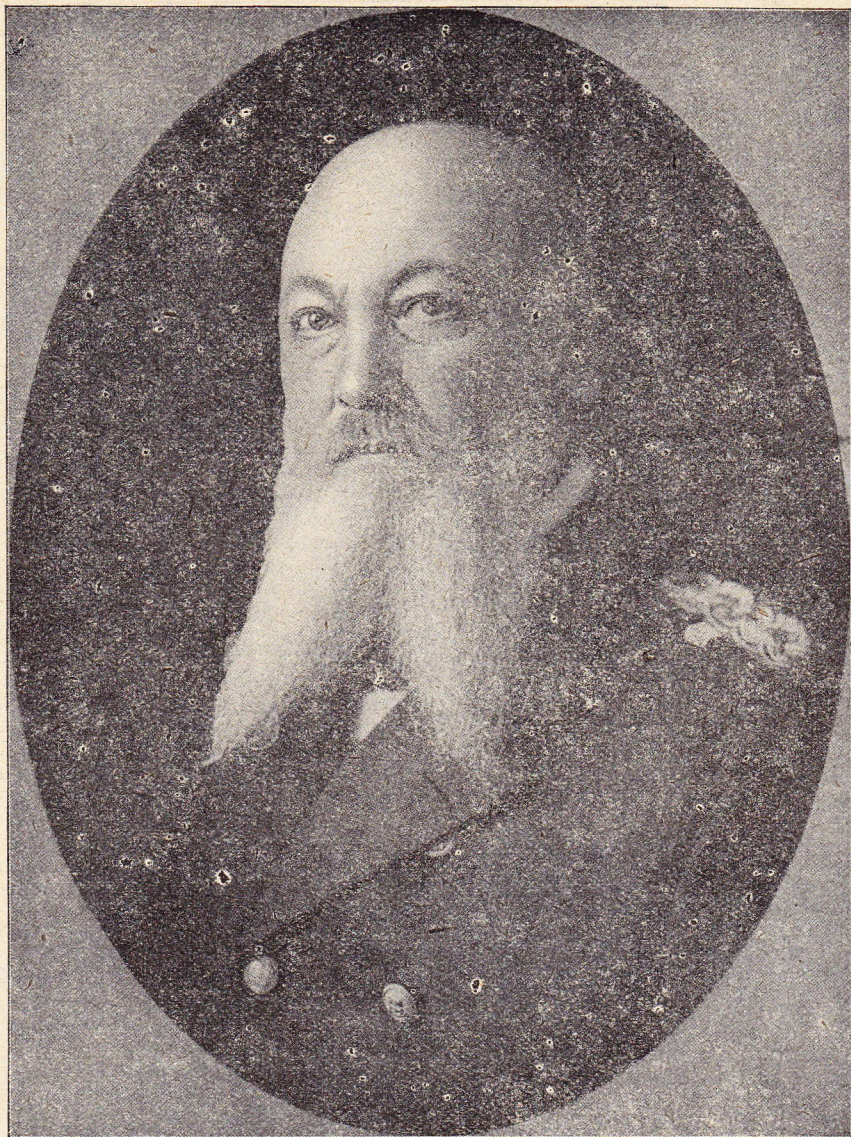
Mais le 27 par un beau clair de lune Ostende reçut sa part d'obus une fois de plus : il en tomba sur la chaussée de Torhout et dans la rue de l'Aviso ; un autre toucha une maison isolée dans la rue des Chauffeurs. La femme Marie Van Praet, âgée de 29 ans, dont le mari était tombé à la guerre fut touchée dans la nuque par un éclat, et fut tuée sur le coup.

Un calme étrange... On resta tranquille pendant quelques jours. Mais le 7 septembre à 8 heures et demie du matin 4 avions firent leur apparition au dessus d'Ostende. Ils volaient très haut, virèrent dans le ciel bleu, survolèrent la terre et la mer puis disparurent. C'étaient les messagers d'une journée terrible. Les Allemands prétendent que des navires anglais se trouvent devant les côtes, trente-huit disent-ils. Beaucoup de soldats se baignaient mais ils s'enfuirent et les civils durent aussi évacuer la plage sur laquelle on peut maintenant de nouveau se promener pendant certaines heures. Dans les bureaux règne de la nervosité : d'aucuns même emballent des affaires et les Ostendais toujours optimistes se regardent parfois l'un l'autre en disant que cette fois-ci peut-être la délivrance est proche. Car si les Anglais avaient une fois décider de débarquer ! Les heures passent. Il est trois heures et demie de l'après-midi. Près du tunnel et entre la galerie et les palais royaux, des officiers regardent en mer avec des jumelles. Des curieux se trouvent à quelque distance.

Boum... voilà que cela commence. Il semble que le tonnerre éclate en mer. Puis on entend un long sifflement en l'air et puis un coup terrible. Ostende



Une mine flottante échouée.



Le grand amiral von Terpitz, Ministre allemand de la marine.

est bombardée. Dans les rues c'est la panique ; des autos remplies d'officiers passent en vitesse, des motos ronflent et des canons bruyants roulent sur les pavés.

Les soldats et les civils s'enfuient dans les caves. Les coups redoublent. La ville entière tremble pendant quelques minutes. Les parquets, les murs, les planchers, tout tremble, des portes se ferment avec fracas ou s'ouvrent, des châssis craquent. On écoute en proie à une tension effrayée. Puis tout à coup c'est le calme. Tout est fini. Et il n'arrive plus rien ? Pas un débarquement... pas de délivrance ? Et tout est comme auparavant ? Le phare est renversé : seul le fondement avec un pan de mur semble grimacer, et partout aux alentours on ne voit que plâtres, pierres bleues, bois et débris de carreaux. Un second obus est tombé dans le bassin de natation, quelques cabines y sont démolies et endommagées. Des éclats ont traversé aussi la toiture de la chambre des machines du château d'eau : le machiniste a perdu connaissance, mais il revient vite à lui. Un obus a percé le toit du café Pauwels sur le chemin du Phare et démolit toute la maison : il y eut trois victimes : Anna Rotsaert, veuve Pauwels, 76 ans ; Jean Asseloot, 13 ans et Alexandre Verheecke, 70 ans. On les transporte grièvement blessés, mais ils succombèrent le jour même.

Les Anglais ont aussi tiré sur les batteries allemandes près de la ferme Hamilton mais les coups portèrent trop loin.

Le 15 septembre : bombes : 4 civils blessés.

Le 17 septembre : un obus venant de la mer avec réponse des batteries allemandes près de Raverszyde.

Le 20 septembre : duel d'artillerie entre Nieuport et Raverszyde. Il se produisit aussi de singulières méprises. Il y en eut une qui se termine tragiquement : le cas fut signalé par le communiqué allemand.

Le 3 mars les Ostendais furent spectateurs d'une scène effrayante en mer. — Une barque s'avança à toute vapeur vers le port. — Tout à coup elle se retourna. Mais les canons se mirent à tonner. L'eau gicla à côté de la barque. Des obus obstruent la route et tombent derrière, devant, sur les côtés... Le bateau balance. Il coule. Non, il se relève. Il se balance furieusement comme s'il voulait se renverser. Inutile de vouloir fuir. La barque se dirige vers le port et siffle alarme. Mais la canonnade ne connaît pas la pitié et continue à tonner, comme si on se réjouissait de la détresse de la proie. Et bientôt le coup de grâce est donné : La barque lutte encore, se renverse, se relève à nouveau, dévie à droite et à



Une escadrille allemande sur Lorient

gauche comme en zig-zag jusqu'à ce qu'elle vient s'écraser contre l'embarcadere et coule.

Les canons se taisent. On sauve l'équipage dans des chaloupes. Enfin les naufragés viennent à terre. L'un d'eux saigne de la tête et porte un pansement. Un autre est étendu sur un brancard... C'était une barque de munition française qui avait pris Ostende pour Nieuport.

Les Zeppelin qui allaient bombarder l'Angleterre se voyaient très bien dans leur va et vient au-dessus des côtes. Et il ne pouvait pas en être autrement qu'un jour ou l'autre quelque drame devait arriver sur nos côtes.

Le 10 août, au matin, un Zeppelin s'abattit en mer devant Ostende. Un bateau à vapeur fut envoyé pour le remorquer dans le port. Un avion anglais survolait le Zeppelin comme un aigle survole sa proie. Il fut violemment bombardé mais lança quand même des bombes. Les éclats de shrapnell blessèrent des civils dans les rues.

Tout à coup on entendit un hurra parmi les soldats. L'avion était en flammes et l'aviateur avait sauté en mer. « Diese wird keine Bomben mehr schmeissen auf Ostende, » cria un soldat.

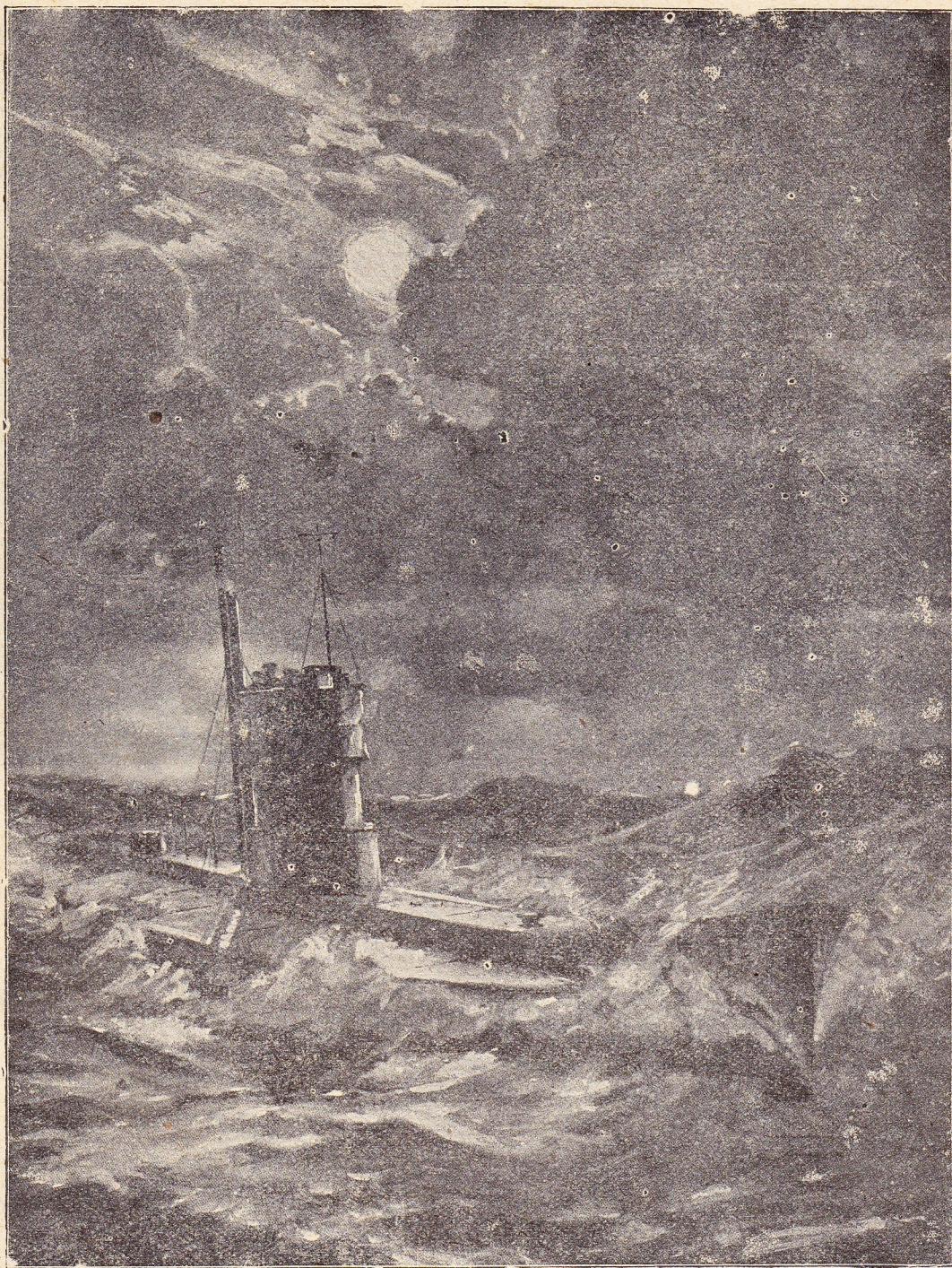
« Und diese Zeppelin auch niet mehr » répondirent des civils qui étaient furieux de cet accident. Mais l'état d'esprit devait encore changer ce jour. On remarqua le Zeppelin dans le port en face du hangar Tilburg qui servait de magasin à fourrages. L'aéronef était replié aux deux tiers. Avec une grue on essaya de l'attirer près du quai, mais une étincelle jaillit de la machine, le taffetas prit feu, le hangar aussi et tout à coup s'élevèrent des nuages opaques et des grandes flammes. Les pompiers arrivèrent. Des soldats dispersèrent la foule. Il ne reste du Zeppelin qu'une carcasse lardue. Cette après-midi un avion allemand s'abattit encore à Houtave. Mais tout cela servirait si peu pour raccourcir la guerre ! Et puis, que cet échange de communiqués devint un jeu mesquin à côté de cette grande et vraie misère ! Ainsi pour ce Zeppelin...

Les pompiers arrosaient encore le hangar Tilburg et on chargeait encore les restes du Zeppelin sur seize wagons et de Berlin ce communiqué partait déjà pour faire le tour du monde. « Dans la nuit du 9 au 10 août des aéronefs attaquèrent les côtes et les ports de l'est de l'Angleterre. Après leur entreprise fructueuse ils sont revenus ». Revenus... mais comment ? La plus grande partie de l'équipage avait péri en mer.

* * *

Les bateaux de ravitaillement qui allaient chercher des provisions en Amérique pour la Belgique occupée et les apportaient à Rotterdam, où les marchandises étaient transbordées dans des chalands, durent aussi emprunter la passe navigable du Nord. Mais la folie de destruction des commandants des sous-marins était telle qu'ils attaquèrent même ces bateaux de ravitaillement. Ainsi, en 1917 se passa le drame du navire belge de ravitaillement « Haelen » qui, sur sa route de Rotterdam à New-York, fut tout à coup bombardé par un sous-marin non loin de la côte Norvégienne. L'équipage descendit vivement dans les chaloupes mises à la mer, mais le pirate continua sa cannonade. Les membres de l'équipage d'une chaloupe périrent de cette façon : la chaloupe fut brisée et les hommes touchés. Il y eut sept victimes dont trois belges habitant Flessingue, le premier lieutenant Polydore Von Oulryve, d'Anvers, Hubert, du corps de pilotes belge et français ; Mortier, un jeune homme, fils d'un pilote belge.

A propos de ce garçon on écrivit de Flessingue au « Telegraaf » : « Au début de mars il passait un congé à Flessingue. Le 2 mars, à 6 heures il reçut un télégramme qui l'appela à Rotterdam. « Père et mère, dit-il, demain à 7 h. 10 je pars, tout est prêt pour le départ ! » Le cœur maternel voulut encore le retenir. Le père ne put préparer le sac de voyage du garçon ; il lui semblait qu'il aiderait à sa perte.



Un sous-marin allemand voguant à la surface.

« Qu'y a-t-il de plus beau què de naviguer et d'aller chercher des vivres, pour la Belgique », dit François pour combattre les préjugés de ses parents. « Et si je ne vais pas en mer je m'engage comme soldat ». Il était né à La Panne, en Belgique non occupée où une sœur était infirmière dans un hôpital et où une autre sœur soignait une vieille tante au milieu des misères de la guerre. « Et puis je m'en vais avec Pol. Celui-là soignera pour moi » invoqua aussi le garçon, car il était un neveu de Polydore Van Outryve, le premier lieutenant du « Haelen ».

Le mardi 13 mars, il partit, très au matin, de Flessingue. Le père l'accompagna. La mère s'arrêta sur le seuil de la porte et le regarda s'en aller jusqu'à ce que les larmes lui obscurcirent la vue. Il en

voya encore quelques nouvelles de Rotterdam : « Je suis très bien arrivé ici ». « Je suis engagé. Demain à cinq heures nous partirons vers le Nord avec des passe-ports de l'ambassade allemande ». Il voulait rassurer ses parents. Plus tard parvinrent encore des compliments par deux femmes qui avaient accompagné leur mari. Puis plus rien... jusqu'à ce qu'un jour arriva la nouvelle terrible « François est mort ».

La mère était préoccupée jour et nuit de son fils. Le dimanche matin elle s'était levée attristée. Elle avait eu un rêve. Le « Haelen » est torpillé, raconte-t-elle. Je n'ai jamais vu un sous-marin mais dans mon rêve j'en vis un qui tira sur le bateau. Mais François est sauvé. »