

Un monoplan Deperdussin avec mitrailleuse.

Mais c'était bien Garros qu'on venait de prendre et on l'envoya en Allemagne.

Au mois de janvier 1918 il réussit à s'évader avec un ami, le lieutenant Marchal. Il rentra en France par la Hollande. Il s'occupa d'abord pendant quelque temps de la construction d'appareils, puis retourna au front.

Le 5 octobre 1918 il partit en même temps que le capitaine de Sevin. Celui-ci revint seul. Garros s'était éloigné de lui. Le capitaine avait vu s'abattre un avion en feu. Il ignorait si c'était Garros.

Garros ne revint pas. Sa machine avait été atteinte et l'audacieux pilote avait trouvé une mort digne de lui.

Quelques jours plus tard les Français, en poursuivant leur avance victorieuse, trouvèrent sa tombe au cimetière de Vouziers.

La France avait de nombreux aviateurs de renom : Guynemer, Navarre, Védrières, René Dormer, dont nous aurons l'occasion de parler dans la suite de ce récit.

C'est du début de l'année 1915 que datent les exploits du fameux aviateur français René Fonck, né à Souley-sur-Meurthe, au pied des Vosges. Il raconta lui-même que dans son enfance il entendit toujours parler de l'injustice commise envers l'Alsace.

«L'éternelle plainte qui passe sur l'aile des vents dans les sapins des Vosges, ce bruit a bercé mon enfance, et l'hiver quand la tempête faisant rage, secouait les volets clos et sifflait dans la haute cheminée, mon pauvre père, aujourd'hui décédé, a bien des fois évoqué la grande injustice.

Depuis des années, la guerre se dressait au milieu de mes rêves, présente comme un inconnu formidable, comme l'antique fatalité à laquelle il fallait payer tribut pour acquérir le droit de progresser vers l'avenir.»

Voilà les impressions que l'aviateur reproduit dans son ouvrage «Mes Combats», pour lequel Foch a écrit un avant-propos où il dit notamment :

« Entre tous les vaillants, les aviateurs furent des premiers. Le capitaine Fonck fut un de leurs grands as. »

Le 22 août Fonck se rendit à Dijon pour répondre à l'appel de son pays et, à sa grande joie, on le versa dans l'aviation.

Le 21 février 1915, après qu'on lui eût imposé toutes sortes de services jusqu'à des travaux de terrassement autour du fort d'Epinal, on l'envoya à Saint-Cyr pour

suivre les leçons de l'école d'aviation, et de là il alla rejoindre l'escadrille C 47 dans les Vosges.

Il survola donc d'abord sa propre contrée et l'Alsace. Sa mission consista jusqu'en 1915 en des reconnaissances et dans le réglage du tir de l'artillerie. Il échappa à tous les dangers et anéantit 172 appareils ennemis, ce dont nous parlerons également plus tard.

Nous avons vu à quel point en était l'aviation au début de la guerre dans les armées belge et française. Les Anglais, de leur côté, durent déployer de grands efforts avant de jouer dans l'air le rôle important qui leur était dévolu.

Seule l'Allemagne était prête. Elle commença la guerre avec 1500 avions. L'empire possédait des aviateurs capables, quoique leurs noms fussent ignorés à l'étranger.

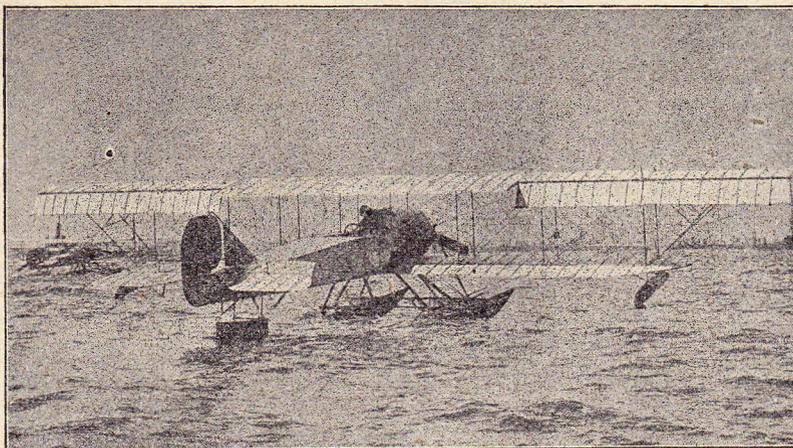
Pas contre, la France passait pour le pays par excellence de l'aviation.

C'était donc encore une nouvelle surprise. L'Allemagne en réservait encore plus d'une autre aux Alliés, car elle était prête à entrer en lice de toutes façons. Et ses taubes ne tardèrent pas à ronfler au-dessus de la Belgique, de la France et de la Russie. Elle put même venir en aide à son alliée, l'Autriche.

Les Allemands étaient incontestablement les maîtres de l'air en 1914. Leurs machines avaient des moteurs plus perfectionnés et plusieurs avions bien armés étaient destinés aux opérations militaires. Ainsi l'on vit les taubes évoluer au-dessus de notre pays, descendre fort bas pour observer nos mouvements, sans se soucier des coups de fusil ou de revolver des soldats ou des gardes civiques.

Les Allemands fondaient de grandes espérances sur leurs zeppelins. Qui donc était Zeppelin ? Evidemment un militaire lui aussi ! Il était né en 1838 à Constance, dans le grand-duché de Bade, et avait fait ses études à Stuttgart et à Tubingue, puis il avait pris du service dans l'armée wurtembergoise. En 1863 il suivit la guerre en Amérique en qualité d'attaché militaire.

C'est alors qu'il accompagna pour la première fois un voyage aérien dans un ballon, qui avait jusque-là servi de ballon captif. Cela se passait à Saint-Paul, dans le Minnesota. Il monta souvent dans des ballons captifs et c'est ainsi qu'il eut l'idée de construire des ballons diri-



Hydroplane anglais (type Short).

geables, qui pourraient naviguer dans l'air sans dépendre du vent.

Mais il devait se passer bien du temps avant qu'il ne réalisât son plan. Rentré en Allemagne, il prit part à la guerre de 1866 contre l'Autriche et y fit preuve d'une grande audace. En 1870 il commença la guerre contre la France comme capitaine de cavalerie et livra même le premier combat. Le jour même de la déclaration de guerre il franchit la frontière française et se heurta avec ses cavaliers au 12<sup>e</sup> régiment de chasseurs à pied, près de la ferme Schirlenhof. Ce jour-là il fut bien près d'être tué.

Il se trouvait en un point découvert de la forêt à regarder une carte. A dix mètres de lui, le garde-chasse du comte de Leusse, un nommé Rey, était caché dans un taillis. Il visa le comte Zeppelin, mais ne tira pas. Rentré au château il déclara :

« Il eût été indigne d'un ancien soldat français de tirer sur un homme qui ne me voyait pas et de l'abattre comme une pièce de gibier. » (1)

Plus tard les zeppelins firent preuve de sentiments moins humains et moins chevaleresques.

Zeppelin avait entrepris ce coup de main de sa propre initiative. On lui en fit d'abord un reproche et même on le mit en état d'arrestation, mais plus tard il reçut la croix de fer.

Zeppelin eut encore une nouvelle promotion et quand la guerre se termina, il était colonel. En 1891, il prit sa retraite avec le grade de général.

Il résolut alors de se consacrer entièrement à l'exécution de son projet : le ballon dirigeable. Pour le réaliser il avait besoin d'argent et lui-même n'en possédait pas. Il demanda l'aide du gouvernement. Le Kaiser désapprouva ses plans. On traitait même le comte de fou. D'autres firent également la sourde oreille, mais Zeppelin n'était pas homme à se laisser décourager. Il réussit à fonder une société au capital de 250.000 francs.

Le 2 juillet 1900 il prit l'air avec son dirigeable « Zeppelin I ». Le ballon s'éleva au-dessus du lac de Constance à une altitude de 400 mètres et parcourut en 17 minutes contre le vent une distance de 6 kilomètres. Plus tard il vola pendant une heure et vingt minutes.

Dès lors on témoigna plus d'intérêt à son invention. Toutefois le comte eut encore à lutter contre toutes sortes d'obstacles, surtout contre des difficultés financières, mais en 1906 le second zeppelin était prêt. Il y avait travaillé pendant six ans. Le 1<sup>er</sup> janvier il monta à une hauteur de 1400 mètres ; mais à ce moment le gigantesque vaisseau aérien fut saisi par une violente tempête. Il fallut atterrir et l'on y parvint, mais le zeppelin fut détruit sur le sol par un ouragan.

Il y avait de quoi se décourager. Le général continua cependant ses expériences et neuf mois plus tard le « Zeppelin III » emportait onze passagers dans un raid de 2 heures 17 minutes.

En juin 1908 le « Zeppelin IV » sortit des hangars de Friedrichshaven.

Le gouvernement, qui avait secoué son indifférence, accorda à l'inventeur une somme de 625.000 francs, tandis qu'une loterie lui procurait encore 7 1/2 millions.

Le 19 mars 1900 on vola autour du lac de Constance dans un cinquième ballon — appartenant cette fois à l'armée — avec 26 passagers, à savoir Zeppelin lui-même et des militaires.

On caressa désormais des plans grandioses et le Kaiser lui-même témoigna de l'amitié à l'homme qu'il avait jadis méconnu. Naturellement pour la camarilla militaire il était seulement question de savoir quels services le zeppelin pourrait rendre en temps de guerre. Et la fantaisie s'en mêla :

Il pourrait, dit-on, transporter une armée en Angleterre en quelques heures, ou bien, dans une guerre contre la Russie, transporter par la voie aérienne des masses de troupes sur divers points, de sorte que l'armée du tsar serait encerclée avant d'avoir pu s'en doter.

C'est qu'en effet on attendait de grands services de la part des dirigeables. La guerre survint. Les zeppelins se mirent aussitôt à l'œuvre, mais ils s'en prirent à des habitants sans défense, comme Anvers devant l'expérience d'abord et d'autres villes après elle. Jeter lâchement des bombes pendant la nuit, d'une grande hauteur et au hasard, voilà à quoi se bornèrent les exploits de ces engins meurtriers. Ils étaient surtout destinés à Londres et reçurent le surnom de « baby-killers ».

Les Allemands construisirent d'abord des zeppelins à Evere près de Bruxelles et à Gontrode près de Gand, d'où les dirigeables entreprirent des raids en Angleterre et en France.

Souvent vers le soir on voyait passer des zeppelins, qui partaient pour leurs expéditions meurtrières. Mais les Alliés ne tardèrent pas à bombarder les hangars.

Et on apprit aussi que les Allemands avaient de multiples déboires avec leurs zeppelins. Ainsi un de leurs communiqués annonçait :

« Bruxelles, 5 mars (Officiel). — Le dirigeable Zeppelin L. 8, revenant hier d'un vol d'exploration fructueux, a atterri dans l'obscurité près de Tirlemont, et, pendant l'atterrissage, s'est heurté à des arbres. Il a subi des dommages assez graves, de sorte qu'il a paru préférable de le démonter. L'opération a été faite très rapidement par les soldats du commandement d'aviation de Bruxelles, mandés sur les lieux. Les parties démontées seront transportées en Allemagne pour y être réparées. »

En réalité « dommages assez graves » signifiait que le ballon était complètement détruit et que des 28 occupants des nacelles 20 étaient tués. Les Allemands répandirent à Tirlemont le bruit qu'il s'agissait d'un dirigeable français, habilement capturé par les troupes allemandes ; puis sur les wagons dans lesquels les restes métalliques du ballon furent transportés en Allemagne, ils écrivirent en grandes lettres *Erobertes französiches*

(1) P. L. Hervier, « Silhouettes allemandes ».



Max Immelmann.

*Luftschiff* (Aéronef français capturé), ce qui n'est plus une vérité fardée, mais un plat mensonge.

Lorsque les zeppelins voyageaient au-dessus de la Flandre ils éveillaient la curiosité bien compréhensible des habitants. C'est ainsi qu'une femme de Maldeghem me raconta à cette époque :

« Nous habitons le long de la grande chaussée de Gand à Bruges. La nuit de dimanche à lundi fut calme en comparaison de la nuit précédente, car entre le jeudi, le vendredi et le samedi il nous fut impossible de fermer l'œil à cause de la trépidation incessante des autos-camions.

Il était trois heures environ lorsque je réveillai ma sœur pour lui signaler ce ronflement ininterrompu que j'entendais depuis tout un temps. Ce bruit pouvait bien provenir d'un auto allemand en panne. Je me levai, mais il n'y avait rien ni personne dans la rue et le ronflement persistait.

Il provenait d'en haut, et je vis soudain un objet noir qui disparaissait dans le lointain. Et ce n'était pas une machine sphérique, mais un appareil en forme de tuyau, qui s'évanouit rapidement. »

Et cette impression anxieuse avait une raison, une raison profondément humaine ; on pensait à l'œuvre des zeppelins, à l'assassinat d'habitants inoffensifs, à la mort qui guettait brutalement du haut des airs des gens incapables de se défendre.

C'est au printemps de 1915, au mois d'avril, qu'un zeppelin franchit la ligne d'Ypres et alla jeter des bombes sur Bailleul. Le dirigeable fut atteint à son retour et dut atterrir près d'Aeltre.

Il resta accroché à un bois de sapins. Les Allemands scièrent les arbres pour faire descendre le zeppelin, qui était d'ailleurs inutilisable. Les débris furent chargés sur plusieurs wagons et expédiés en Allemagne.

Un autre zeppelin eut un sort plus tragique le 6 juin, près de Gand. Il revenait de l'Angleterre et fut poursuivi par des Anglais. Au moment où il arrivait au-dessus de Mont-Saint-Amand, un hardi pilote britannique, Warneford, atteignit le monstre et l'incendia. L'épave, enveloppée de flammes, s'abattit sur un couvent. L'équipage mourut dans des conditions effroyables. On trouva des restes carbonisés aux alentours. Un terrible drame se déroula à cet endroit en pleine nuit.

L'autorité militaire clôtura immédiatement le lieu de la catastrophe, mais le même jour la nouvelle était connue de l'autre côté de la frontière et le soir les journaux hollandais la publiaient.

Les aviateurs anglais poursuivirent leur raid vers Evère où ils allèrent bombarder les hangars.

Il était deux heures du matin. Le bruit de la violente canonnade éveilla toute la ville de Bruxelles. On vit se détacher dans l'air deux aéroplanes, poursuivis par l'artillerie allemande. Les shrapnells éclatèrent autour des appareils, formant de petits nuages blancs.

Cet événement causa une profonde émotion à Bruxelles. Gille, Ooms et Delandsheere ont écrit à ce sujet :

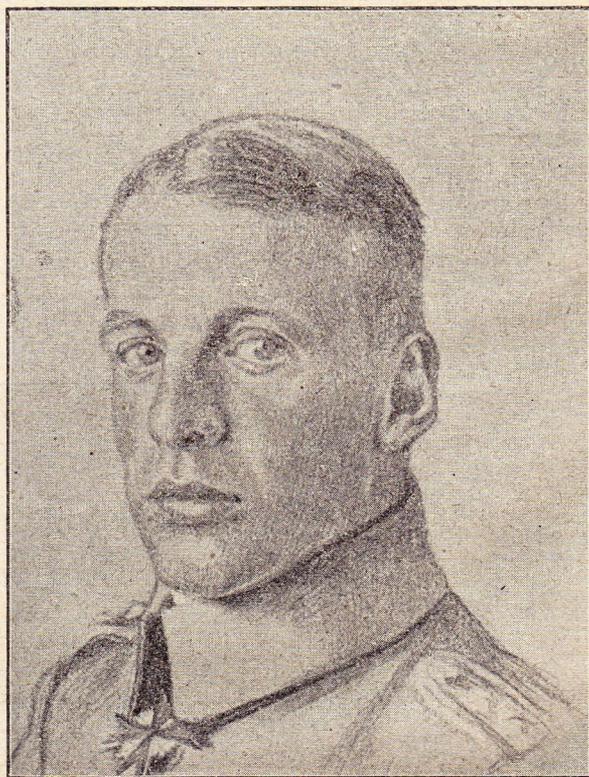
« Il y a des curieux à toutes les fenêtres, à tous les balcons, et la rue est bientôt pleine de gens, sommairement vêtus, qui courent dans la direction du hangar à zeppelins d'Evère, but supposé de la randonnée aérienne.

Au bout d'un certain temps, les deux avions se séparent. L'un disparaît vers l'est, l'autre continue, malgré la mitraille, à planer au-dessus du hangar. De l'endroit où je me tiens, on domine toute la campagne. Le hangar allonge, là-bas, à gauche du cimetière, sa masse trapue; une rumeur s'élève de la foule. L'avion est descendu, a plongé avec une vitesse vertigineuse et je vois une gerbe de flammes s'élever, puis se rabattre sur le hangar embrasé. Pas de doute, les bombes que l'aviateur vient de lancer ont touché leur but et le zeppelin est anéanti.

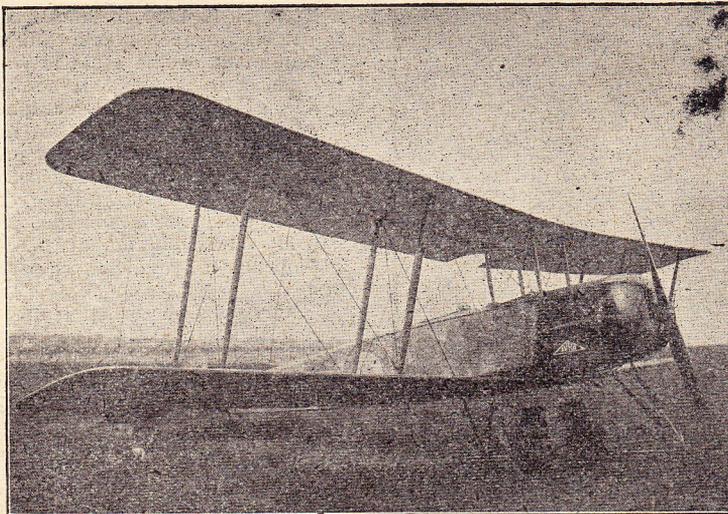
Alors, c'est dans la foule qui assiste frémissante au spectacle, un moment de joie folle et d'enthousiasme contagieux. On crie, on applaudit, on exulte. Les cris de « vive la Belgique ! » « vivent les Alliés ! » partent de tous côtés. Aux balcons, aux fenêtres, des gens agitent des mouchoirs, acclamant l'audacieux aviateur qui, son coup fait, est remonté très haut pour se mettre hors de la portée des canons.

Des spectateurs se précipitent dans la campagne. Ils sont déjà plusieurs centaines qui se hâtent vers le lieu du désastre. Mais les Allemands les ont devancés et refoulent les curieux vers le boulevard Lambertmont. Des amis qui reviennent me racontent que les soldats les ont poursuivis à coups de crosse et que des officiers les accompagnaient, revolver au poing.

A 7 heures, je me mets aussi en route vers Evère. Le boulevard Lambertmont est noir de monde. La route est sillonnée d'autos allemandes qui conduisent au hangar des officiers curieux. Un groupe d'officiers à cheval en-



Oswald Boelcke, aviateur allemand.



Biplan anglais.

ture un général qui redescend déjà vers la ville : c'est le gouverneur von Bissing qui revient avec son état-major.

Aux premières heures du matin, sur la route d'Evere, des automobiles militaires passaient en ouragan, transportant des officiers qui juraient et tempêtaient. Une de ces autos a accroché au passage un maraîcher assis sur le côté de sa charrette et lui a enlevé net une jambe. Des voitures d'ambulance sont sur les lieux, car il y a eu, parmi la garde allemande du hangar, plusieurs morts et blessés.

Un paysan m'a conduit par un chemin de traverse peu surveillé jusque près du hangar. Il ne reste plus du hangar que la carcasse métallique. Sur le sol gisent les débris, encore fumants, de l'enveloppe du dirigeable. L'armature du zeppelin, complètement tordue, s'est affaissée ; le coûteux engin de guerre n'est plus qu'un enchevêtrement inextricable de ferrailles, autour desquelles une demi-douzaine de sentinelles montent, mélancoliques, la garde. »

Plus tard l'échec complet des expéditions de zeppelins ne fit que se confirmer, car les monstrueux engins perdirent de leur valeur à mesure que les Alliés perfectionnèrent leur matériel.

Les Allemands construisirent en France et en Belgique des champs d'aviation bien aménagés ; dans notre pays il y en avait d'abord à Saint-Denis-Westrem, à Ghisteltes, Gits, puis à Moerbeke, Oostacker, Baeleghem, Iseghem, Rumbeke, Roulers, etc. A Diest ils construisirent une plaine d'exercices et transportèrent des hydroplanes à Zeebrugge.

Un des aviateurs les plus connus et les plus intrépides de l'Allemagne à cette époque était Max Immelmann, qui tint l'air jusqu'en juin 1916.

Au commencement du mois d'août il était encore dans la vie civile, le 10 août il lut un appel par lequel le commandement militaire demandait des aviateurs et se présenta sur le champ avec son frère. Mais ses démarches pour entrer au corps d'aviation restèrent sans réponse, et Immelmann fut incorporé dans son ancien régiment.

Il était né le 22 septembre 1890, à Dresde, où son père exploitait une usine.

Il suivit l'école des cadets, entra en 1911 comme portedrapeau dans un régiment du chemin de fer, fut promu officier et passa dans la réserve en 1912, après quoi il alla étudier la construction mécanique à l'université de Dresde.

Lorsque la guerre éclata il reprit du service dans son régiment du chemin de fer et fit partie du corps d'aviation depuis le 13 novembre 1914.

On avait donc fini par satisfaire son désir le plus ardent. Il apprit à voler. Son père était mort avant la guerre, mais sa mère vivait encore et dans les lettres qu'il lui adressa il décrit toutes ses aventures.

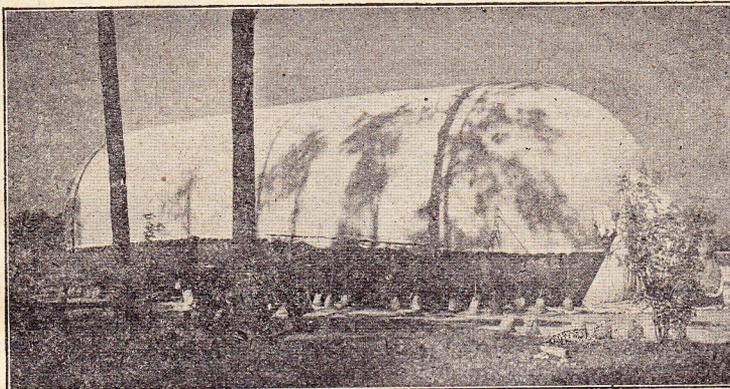
Sa mère aurait préféré qu'il restât attaché à son ancien régiment qui offrait moins de dangers.

« Mais j'étais fou de joie d'avoir enfin atteint mon but », écrivit le fils.

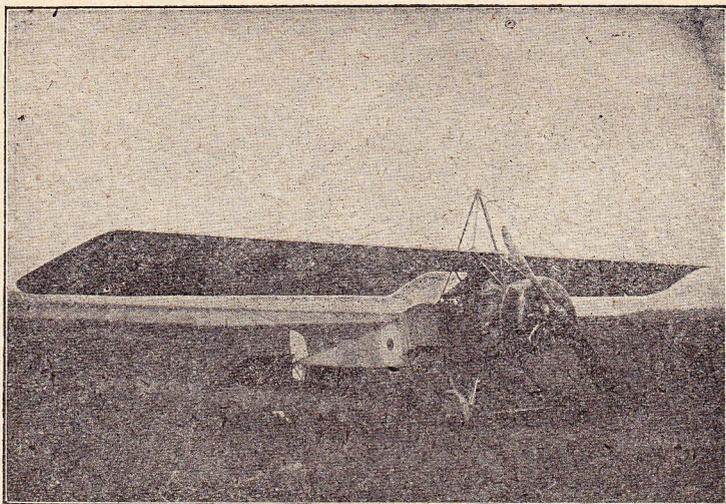
Les mois d'hiver n'étant pas favorables aux aviateurs, son instruction dura assez longtemps. Les futurs aviateurs apprenaient aussi la construction des moteurs, la construction des aéroplanes, la météorologie, l'usage de la boussole, etc.

« L'instruction durera trois mois » écrit-il encore. « Je vis donc encore en pleine paix pendant le quart d'une année et alors la guerre sera peut-être terminée et je viendrai trop tard ! »

Le 20 novembre il prit l'air pour la première fois, en



Ballon à l'ancre.



Monoplan français (type Morane-Saulnier).

compagnie de son professeur. Un zeppelin volait également.

Le 2 décembre Immelmann annonça à sa mère : « J'ai déjà fait vingt ascensions. L'instruction ne va pas toujours sans peine. Hier il y a deux morts, Tu l'auras bien lu dans les journaux. »

Et il explique à sa mère toutes ses occupations. A la Noël il alla en congé à Dresde.

Après 54 voyages avec son professeur il put voler seul le 31 janvier.

Le 7 février il passa son examen de pilote. Cet examen consistait à voler dix fois en forme de 8, à atterrir deux fois à un endroit déterminé et à descendre de 100 mètres en vol plané.

Dès le 11 février il passa son deuxième examen, celui de pilote de bataille. Il devait voler pendant une heure à une hauteur de 2000 mètres et atterrir en vol plané d'une hauteur de 800 mètres au moins. Puis il aurait dû subir encore une troisième épreuve. Mais à la fin de février un certain lieutenant von Pannewitz revint du front à l'école afin de choisir deux nouveaux pilotes pour sa section.

Il y en avait deux de prêts mais l'un d'eux était malade et c'est alors qu'on résolut de prendre Immelmann, à la condition qu'il montrât quelques échantillons de son art d'atterrir.

Le lieutenant s'étant déclaré satisfait, l'élève put partir au front sans une troisième épreuve. Mais au cours d'un atterrissage sa machine capota. Immelmann en sortit indemne, mais l'hélice, la queue et l'aile gauche de l'appareil étaient cassés, le fuselage enfoncé et von Pannewitz lui donna le conseil d'étudier à fond l'atterrissage.

Le 8 mars un télégramme arriva : « Envoyer immédiatement deux pilotes au parc d'aviation III de l'armée. » Immelmann fut désigné. Il partit pour Cologne, puis par Herbesthal vers Liège, et par Namur, Maubeuge, Saint-Quentin, vers Tergnier. Il fut envoyé ensuite à Laon et Charleville.

Enfin il arriva à Reims, et de là dans un village des environs où se trouvait un champ d'aviation. Et ici nous voyons apparaître « l'Allemand ». Immelmann résidait dans une maison de campagne d'où il écrivit à sa mère :

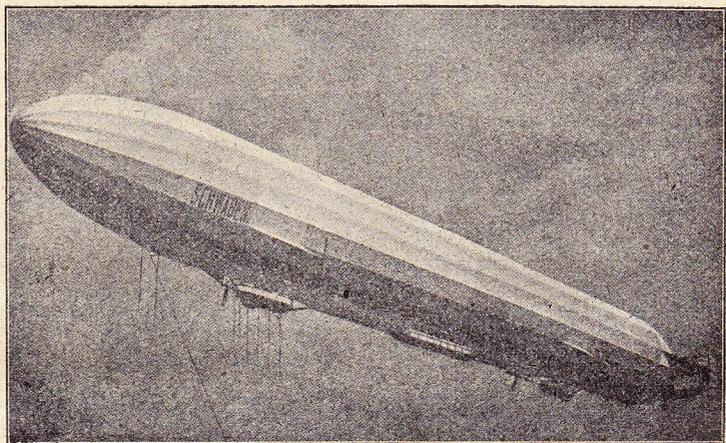
« Je suis le maître de la propriété. Celle-ci comprend une maison d'habitation où se trouve ma chambre, des quartiers pour les hommes, une cuisine.

Il y a quatre hangars pour avions et autos. Douze chevaux, des vaches, des porcs, des moutons et des poules sont enfermés dans une distillerie désaffectée. »

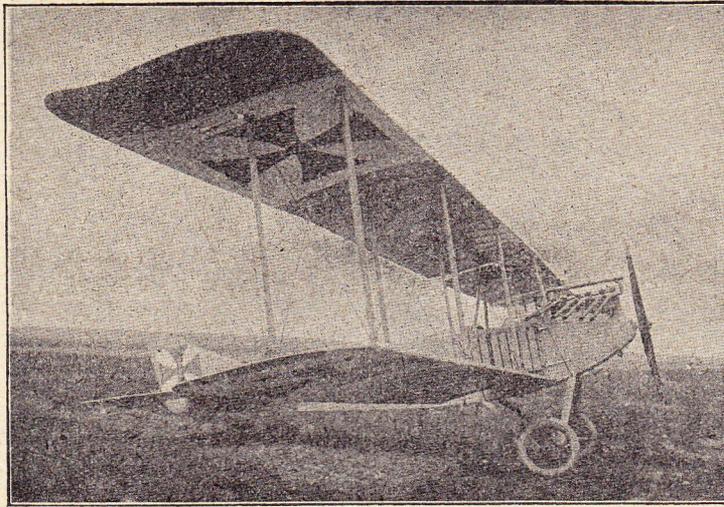
Il ne faisait pas encore de service de front proprement dit et entreprenait même des excursions. Il se rendit notamment à Sedan et à Bazeilles, visita le champ de bataille de cette dernière commune, ainsi que la maisonnette de Donchery, où Bismarck eut une entrevue avec Napoléon III. La petite habitation avait été endommagée. Il fait part de tous ces détails à sa mère.

Le 25 mars il dut partir pour Bruxelles avec un observateur. Il se perdit dans les nuages, descendit jusqu'à 1200 mètres, aperçut une grande ville et crut que c'était Hal. Mais alors il aurait dû voir Bruxelles, ce qui n'était pas le cas. La provision d'essence s'épuisa, de sorte qu'il se vit obliger d'atterrir. Il descendit sans encombre dans une prairie. Des gens accoururent de toutes parts.

« De loin nous entendions déjà les cris de joie : il est tombé », écrivait l'aviateur à sa mère.



Un zeppelin.



Albatros allemand.

Il demanda où il était.

« Liers-Nord. »

« A quelle distance de Bruxelles ? »

« Encore très loin. »

« Quelle grande ville se trouve dans cette direction ? »

« Courtrai. »

« Y a-t-il ici de la benzine ? »

« Non, pas ici, mais à Courtrai. »

« A quelle distance ? »

« Quatorze kilomètres. »

« Y a-t-il une auto, un vélo, une voiture ? »

« Rien. »

« Quelle est la ville la plus proche ? »

« Roubaix, dix kilomètres. »

Des soldats du landsturm et des employés du chemin de fer accoururent également. Bientôt on avait réuni 100 litres de benzine.

Immelmann et son compagnon se rendirent alors au champ d'aviation de Lille. Au moment de l'atterrissage les roues de l'appareil se brisèrent.

Le lendemain ils repartirent vers l'Aisne. Là on inaugura une statue de Bismarck et Immelmann voulait la voir du haut des airs.

Le troisième jour de Pâques se produisit un fait étrange. On vit soudain arriver un biplan français qui survola le champ et vint atterrir tranquillement. Il transportait deux hommes qui se laissèrent faire prisonniers sans opposer aucune résistance. Ils s'étaient trompés d'une façon lamentable.

Chargés d'amener un nouvel avion de Paris à Châlons-sur-Marne, ils avaient perdu leur route par suite d'un vent violent, tandis que leur carte s'arrêtait à la région de Reims. Ils prirent l'Aisne pour la Marne et le champ d'aviation allemand pour un français, aussi ne furent-ils pas peu surpris en trouvant tout à coup en face d'eux des soldats ennemis.

Vers cette époque un fait analogue se produisit à Lille, où l'on vit atterrir au champ d'aviation allemand un aviateur anglais venant de Folkestone.

Le 21 avril Immelmann fut chargé du service au front. Au mois de mai, il vola aux environs d'Ypres et d'Arras où il avait mission de prendre des photographies et d'effectuer des reconnaissances. Bientôt il participa à des combats aériens; souvent il tenait l'air en même temps que le fameux aviateur Boelcke.

Le 17 juillet il se perdit dans les nuages et arriva si loin de son point de départ qu'il ne se rendait plus compte de la direction; il voulut atterrir mais on le bombardait, preuve qu'il survolait les lignes ennemies.

Il remonta, s'égarant de nouveau dans les nuages, se dirigea vers l'est et atterrit enfin dans une prairie sur la crête d'une colline; son appareil fut brisé. Il se trouvait à Trooz, entre Liège et Verviers.

Il avait couvert 200 kilomètres à l'heure. L'aéroplane fut démonté et réexpédié au front.

Au mois d'août 1915, il écrit du front français : « Fokker, le directeur des usines Fokker, est ici. Il a une école d'aviation à Schwerin, où des aviateurs s'exercent sur son monoplane léger et rapide. Mais Fokker a laissé ici deux machines. J'ai volé avec ces appareils. »

Ce jour dix aviateurs alliés vinrent bombarder le camp. Boelcke et Immelmann montèrent chacun dans un Fokker.

Immelmann entra en lutte avec un Anglais. Le combat dura de 8 à 10 minutes. L'Allemand tira de 450 à 500 coups. L'Anglais riposta avec non moins d'ardeur, mais il finit par atterrir. Immelmann imita cet exemple et vint se poser à côté de son adversaire. Il ne se trouvait pas une âme dans les environs et il n'avait pas d'arme.

« Prisonnier » cria-t-il.

L'Anglais leva le bras droit pour marquer qu'il ne voulait opposer aucune résistance.

Immelmann lui serra la main et dit :

« Bonjour, monsieur. »

L'autre aviateur lui rendit son salut.

« Vous êtes Anglais ? »

« Oui. »

« Vous êtes mon prisonnier. »

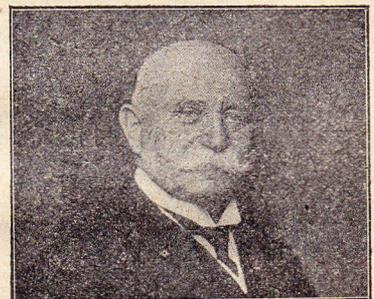
« J'ai le bras cassé, vous tirez fort bien ! »

Immelmann l'aidera à sortir de l'aéroplane, l'étendit sur l'herbe, lui retira ses gants et découpa la manche. Le dessus du bras était transpercé.

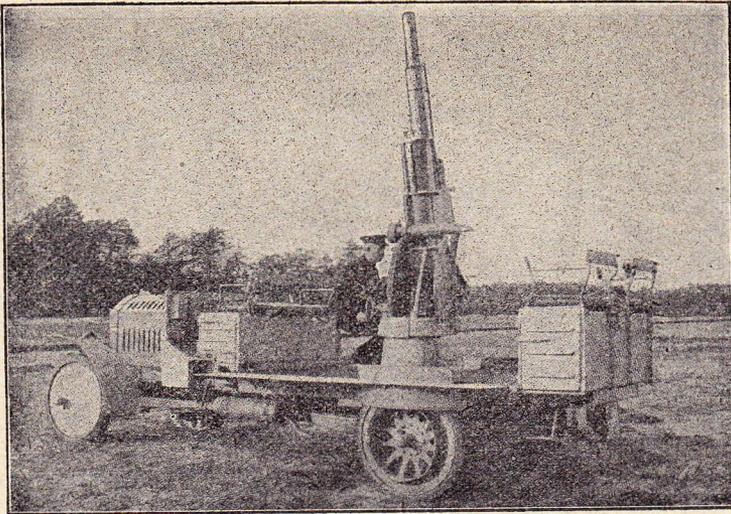
Aussitôt des soldats arrivèrent en autos. Immelmann envoya chercher un médecin. L'appareil anglais avait été atteint 40 fois au moins.

A partir de ce moment Immelmann exécuta presque tous ses vols sur un Fokker. Il était engagé dans des combats quasi chaque jour et on le bombardait violemment. Jusqu'à fin mai il força 15 avions à atterrir, dont 14 dans les propres lignes.

Un jour Immelmann planait entre Lens et Arras à une



Le comte Zeppelin.



Canon anti-aérien allemand.

hauteur de 2200 mètres. Il y montait la garde, «die Luftpierre», comme disent les Allemands. Tout-à-coup il voit un biplan anglais s'élancer sur lui, suivi à une faible distance par un monoplane, un Fokker, à ce qu'il croyait.

Mais le Fokker ne tirait pas. Immelman prit ses jumelles et se rendit compte que le second appareil était anglais comme le premier. Les ennemis ouvrirent le feu. L'Allemand partit en vitesse et se retourna, de sorte qu'il avait les Anglais en face de lui. Il les suivit. Tous les trois montèrent à 3000 mètres. Les Anglais étaient en route pour Valenciennes. Ils avaient donc dépassé la zone de barrage et Immelman ne les vit plus que comme un point imperceptible.

Il résolut d'essayer de leur couper la retraite. Lorsqu'ils revinrent il attaqua le monoplane, puis le biplan. Celui-ci atterrit bientôt. Immelman jugea inutile de poursuivre le second et retourna au camp où déjà on avait été avisé téléphoniquement qu'un aviateur anglais venait d'atterrir près de Souain.

L'aviateur allemand s'y rendit en auto. Le pilote du biplan se trouvait déjà dans une auto avec un bandage au pied. A côté de lui l'observateur mort était étendu sur une civière. Il était atteint de quatre balles. L'appareil n'était pas endommagé. Il possédait deux mitrailleuses, la première permettait au pilote de tirer par devant le long de l'hélice et la seconde servait à l'observateur à tirer par derrière mais elle n'était plus en place.

L'engin avait échappé aux mains de l'observateur mourant et fut trouvé un peu plus loin.

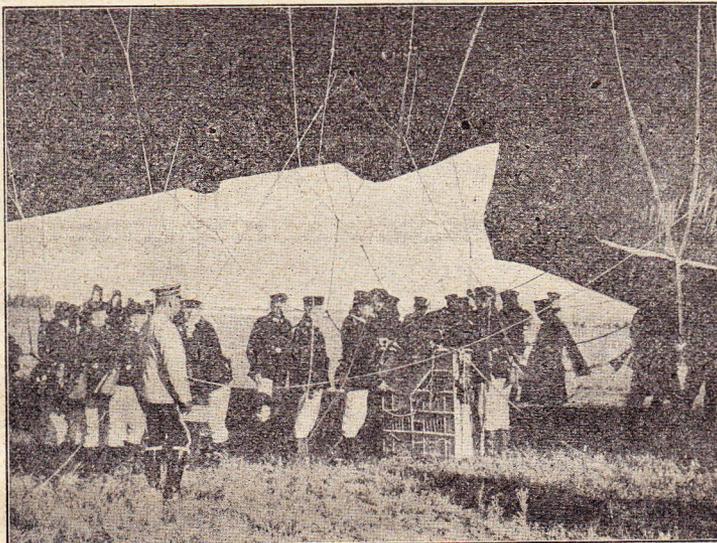
Le blessé déclara : «Maintenant que j'ai été abattu, je me sens au moins heureux de l'avoir été par Immelman.»

Et, en effet, le nom de l'aviateur était connu des Alliés, qui le considéraient comme un adversaire chevaleresque.

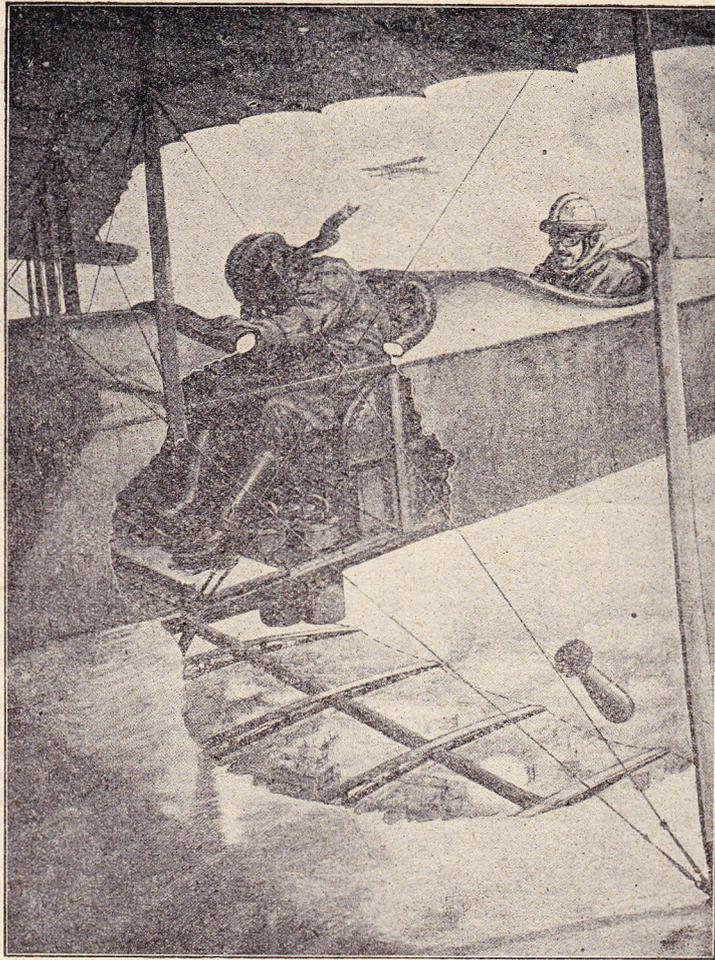
Vers la mi-mars le bourgmestre de Hambourg rendit visite au régiment hambourgeois. Or, lorsque des personnes importantes se trouvaient au front, les aviateurs devaient veiller sur leur personne et dans le cas présent cette mission fut confiée à Immelman. «Sans doute pour témoigner sa joie de ce qu'il ne fût pas venu d'aviateurs ennemis, il me remit la croix hanséatique», écrit l'aviateur non sans ironie. Du reste les récompenses officielles ne lui manquèrent pas.

Le kaiser lui adressa une lettre autographe, le roi de Saxe lui envoya un télégramme et en avril 1916 Immelman était : commandeur de l'Ordre de Saint-Henri; chevalier de la Croix de fer de 1re et de 2e classe, chevalier de l'Ordre de Hohenzollern, chevalier de l'Ordre d'Albert avec glaives, chevalier de l'Ordre du mérite militaire de Bavière, chevalier de l'Ordre « Pour le Mérite », porteur de la médaille d'argent de Frédéric-Auguste et de la croix hanséatique de Hambourg.

Le 24 avril des centaines de soldats organisèrent une



La nacelle d'un ballon.



Aéroplan boche jetant des bombes.

manifestation en son honneur et crièrent : « Immeimann, hurra, hurra ! »

Une multitude de jeunes filles lui envoyèrent des faisces de trèfles, des chapelets et des crucifix comme talisman.

Le 25 mai 1916 il écrivit à ce sujet à sa mère. Trois semaines plus tard il s'abattit un soir à 10 heures avec son appareil d'une hauteur de 2600 mètres. On dégaa son corps d'entre les débris de l'avion, non loin de Salauines, près de Lens. La dépouille mortelle fut transférée à Dresde où elle fut inhumée solennellement.

Un autre aviateur allemand renommé est von Richthofen, qui était né en 1892 et qui au début des hostilités était officier de uhlans.

A la fin de mai 1915 on l'incorpora dans la section des aviateurs.

En juin 1915 il était attaché comme observateur à l'armée de Mackensen en Russie.

Le 1er août 1915 on l'envoya à Ostende. Il y menait une vie tranquille, comme il l'a raconté lui-même. « Nous avions réquisitionné un hôtel sur la digue. Chaque après-midi nous prenions des bains. Malheureusement seuls les hôtes de la cour étaient soldats. L'après-midi nous prenions le café sur la terrasse vêtus de notre manteau de bains! »

Naturellement le « freiherr » n'éprouvait pas le moindre sentiment de honte de s'amuser ainsi dans le pays si lâchement envahi.

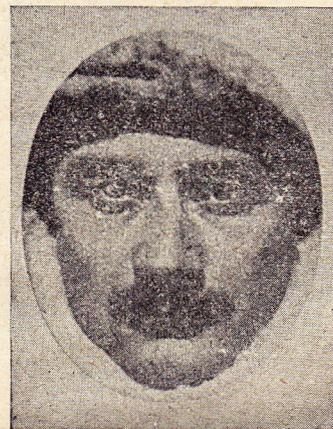
Un après-midi il était de nouveau occupé à prendre le café. Soudain la sirène retentit, ce qui voulait dire qu'une escadre anglaise était signalée.

Bientôt on aperçut le nuage de fumée à l'horizon. Puis un obus tomba à l'eau. Les soldats se précipitèrent à la cave. L'escadre se mit alors à bombarder le port et la gare.

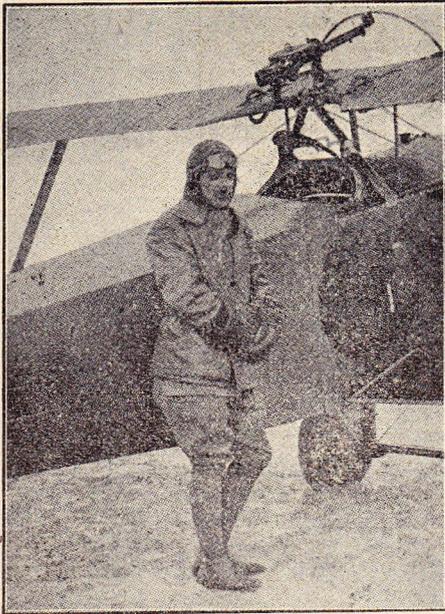
Un obus atteignit aussi le Palace Hôtel. Von Richthofen volait fréquemment au-dessus de la mer. Du haut des airs, ses regards plongeaient dans l'eau à quelques centaines de mètres de profondeur. De là la lutte entre les aéroplanes et les sous-marins.

Richthofen décrit avec un véritable plaisir ses exploits de lanceur de bombes et dans son propre ouvrage il donne l'impression d'être un vrai « junker » militariste.

Près de Verdun, il vit abattre l'aviateur Holck. Après Verdun il devint lanceur de bombes en Russie et vola ensuite à la Somme, sous le commandement de Boelcke. Là eurent lieu des combats entre des aviateurs anglais et allemands, avec 40 à 60 appareils de part et d'autre.



L'aviateur Garros.



L'aviateur J. Olieslagers.

Le 28 octobre 1916, il fut témoin de la mort de Boelcke. Le temps était mauvais. Il se trouvait en compagnie de Boelcke lorsqu'ils rencontrèrent deux Anglais. Boelcke abattit l'un d'eux et engagea la lutte avec le second, mais il se heurta à un troisième aviateur allemand, Richthofen le vit glisser vers la terre, mais ne se rendit pas compte qu'il s'agissait d'un accident. Lorsqu'il atterrit, il entendit dire aussitôt : « Notre Boelcke est mort. »

Le 23 novembre, Richthofen rencontra le plus célèbre aviateur anglais de l'époque, le major Hawker. C'était près de Bapaume. Une lutte très vive s'engagea. Les deux adversaires décrivaient des cercles l'un autour de l'autre, et étaient si rapprochés qu'ils pouvaient fort bien se voir mutuellement. Un coup de feu marqua la fin de l'Anglais, qui tomba la tête en avant.

Lorsqu'il eût abattu son seizième adversaire, von Richthofen reçut l'Ordre « Pour le Mérite ». Le nombre de ses victimes s'accrut constamment et les Anglais formèrent une escadre spéciale pour l'attaquer. Lorsqu'il prit son congé en 1917, Richthofen avait descendu 52 appareils. Mais nous avons dépassé de loin l'ordre chronologique des faits.

La biographie d'Immelmann fait une meilleure impression sur le lecteur que celle de von Richthofen. On ne lit nulle part qu'Immelmann se soit rendu coupable de quelque un de ces lâches attentats sur des villes sans défense dont les Allemands avaient la spécialité.

Ce sont eux, d'ailleurs, qui inaugurèrent cette méthode de guerre contraire à toutes les règles de l'humanité. Nous avons rappelé déjà les attaques des zeppelins à Anvers, et le jet de bombes à Ostende en octobre 1914 au moment où cette ville était remplie de réfugiés.

Un attentat analogue, qui souleva une vive indignation, se produisit en mars 1915 à Poperinghe, qui était également encombré de malheureux exilés de la région d'Ypres.

Poperinghe, peu connue jadis par delà la frontière belge, était devenue à présent une ville remarquable, parce qu'elle faisait partie de la Belgique restée libre et que, située à proximité du front, elle constituait un centre important. La population de Poperinghe s'était accrue rapidement par l'arrivée des nombreux réfugiés qui y attendaient la libération de leur village.

La ville vécut des jours troublés et souvent bien sombres.

Le 19 mars 1915 fut un de ces jours.

L'Allemagne s'arrogeait le droit de combattre des civils sans défense, mais elle réussit pendant un moment à jeter l'émoi dans la presse européenne par ses protesta-

tions indignées au sujet de prétendues attaques de francs-tireurs.

Voici un compte-rendu de cet événement tragique.

« Vendredi le temps était couvert et calme, le ciel était gris. A 2 heures on signala qu'un avion allemand survolait la ville et, selon la coutume, une foule de curieux observaient ses évolutions, au lieu de suivre les sages conseils de nos autorités et de rester à l'intérieur des maisons.

Soudain une explosion retentit, puis une seconde, beaucoup plus violente que la première.

Deux bombes étaient tombées. la seconde s'était abattue à la Grand'Place, à deux mètres du trottoir, en face de la maison de M. Jos, Notre-dame-Van Eeckhoutte.

Un cri de terreur s'éleva de la foule; il régnait une grande animation sur la place, où se trouvaient surtout des civils, et la bombe avait fait beaucoup de victimes. Un grand nombre de personnes étaient étendues dans des flaques de sang, blessées ou mourantes, les jambes ou les bras arrachés, le crâne fracassé ou portant d'autres plaies horribles.

Nous étions juste dans la rue d'Ypres près de la Grand'Place lorsque la bombe tomba; nous nous précipitâmes vers le marché et rencontrâmes d'abord un officier anglais qui traversait la place à cheval et qui fut atteint au genou d'une balle de shrapnell.

Sur la place gisaient les morts et les blessés; des autos d'ambulance françaises et anglaises étaient déjà sur les lieux et s'occupaient de transporter les morts.

Le R. M. De Jaegher, qui était sorti de sa maison aussitôt qu'il avait entendu l'explosion, administra l'extrême-onction aux mourants.

Quatre personnes avaient été tuées sur le coup à la Grand'Place : deux hommes (civils), une femme et un enfant qu'on ne put identifier tout d'abord. Des bombes s'abattirent également en d'autres endroits. Bientôt on connut le nombre des victimes : il y avait onze morts, 3 soldats et 8 civils, et quantité de blessés.

Les morts furent enterrés le lundi 22 mars.

Le temps était sec, mais un peu couvert et le ciel gris semblait pleurer le deuil de Poperingue.

On avait réuni les corps à l'hôpital, d'où le cortège devait se mettre en marche.

Une foule de personnes étaient accourues d'Ypres, de Vlamertinghe, de Proven, de Watou et de plusieurs autres villages des alentours et une grande multitude se pressait des deux côtés de la rue, tandis que les sapeurs-pompiers d'Ypres et des soldats belges, anglais et français formaient la haie.

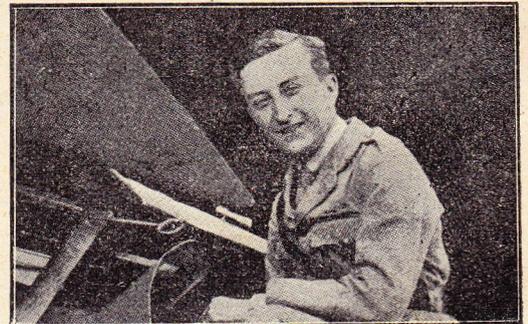
A 9 heures 45, le clergé vint procéder à la levée des corps à l'établissement.

Il marchait en tête du cortège avec des croix et des bannières en psalmodiant les chants des morts; puis venait un peloton de gendarmes français et l'harmonie de la ville jouant une marche funèbre.

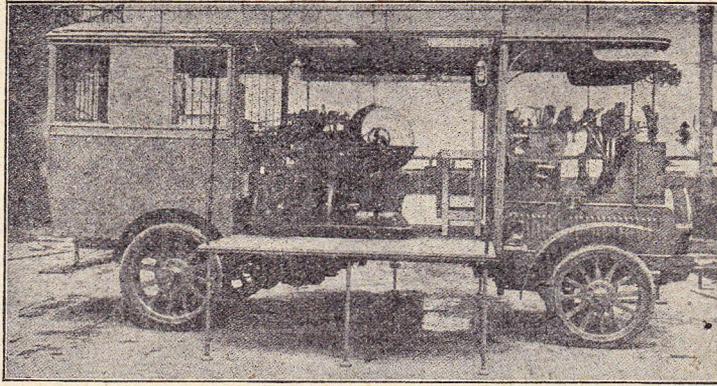
Et alors...

Une émotion intense s'empara de la foule, un frisson parcourut les assistants et les yeux se motillèrent de larmes... On aperçut sous le drap mortuaire les onze cercueils, tous portés par des soldats belges, à l'exception de celui d'un Anglais, A. B. Smith, qui fut conduit à sa dernière demeure par des compatriotes.

Onze cercueils... dont deux petits cercueils d'enfants.



L'aviateur Willy Coppens.



Automobile servant à la réparation des aéroplanes.

De nouveau on sentit vivement toute la tristesse de cet attentat, qui semblait inspiré par la vengeance contre la ville de Poperinghe qui continuait à arborer les couleurs nationales.

Derrière les cercueils on voyait les familles des victimes, sauf celles des soldats dont les proches habitaient en pays occupé et qui étaient encore pleins d'espoir de revoir les êtres chers. Quelques-unes des personnes blessées au cours de l'attentat suivaient également le cortège.

Le colonel Tremblay représentait le Roi Albert. A ses côtés et derrière lui, marchaient le général Curé, commandant en chef du 11e corps d'armée français et les officiers de son état-major, le colonel Fryer, chef de l'état-major général anglais et les officiers d'état-major; le commandant De Lannoy, délégué du gouvernement belge; M. Pouy, médecin principal et chef du service sanitaire, avec tous les médecins et officiers; MM. les députés Van Merris et Colaert, bourgmestre d'Ypres; les membres du conseil communal de Poperinghe, ainsi que des membres ou des délégués d'autres corporations de la ville, des gardes civiques et des gendarmes fermaient ce simple mais impressionnant cortège.

Au-dessus de la ville évoluaient des aéroplanes des Alliés... Car on était en garde contre une nouvelle attaque des Allemands et des aviateurs anglais et français étaient prêts à engager la lutte.

Le triste défilé s'avança lentement vers l'église Saint-Bertin. Un silence religieux planait sur les milliers de spectateurs. On entendait résonner les pas sur les pavés. Mais au front le canon grondait comme la voix de la mort.

A l'église ce fut un spectacle émouvant que celui de ces onze cafafalques, entourés de grands cierges crépitants, et qui recouvraient onze cercueils... Onze morts pour le repos desquels on célébra un service solennel. Onze morts... deux enfants!

Mgr Ruch, évêque de Gêruse, évêque auxiliaire de Nancy et aumônier en chef du 11e corps d'armée, prononça une oraison funèbre.

A l'offrande, qui dura très longtemps, on distribua comme souvenir une image flamande où on lisait :

« C'est une sainte et salutaire pensée de prier pour les morts.

Priez pour les âmes  
des

Innocentes victimes, frappées par une  
Bombe allemande, à Poperinghe, le 12 mars 1915 :

Maurice Bach, de Lokeren  
Soldat belge, 45e Cie trav.  
Georges Gossef, de Charleroi  
Soldat belge, 55e Cie trav.

A. B. Smith

Soldat anglais, 2e Cie 5e div. transp.

Henri Techel,  
Gustave Dewolf.

Julien Caeyzeele (11 ans),

Victor Temperville et

Julien Roetyneck (15 ans), de Poperinghe

Désiré Dehulster, de Staden,

Firmin Beheydt, de Moorslede,

Emma Descamps, femme Havegeer  
de West-Roozebeke

Jésus miséricordieux, accordez leur le repos éternel. »

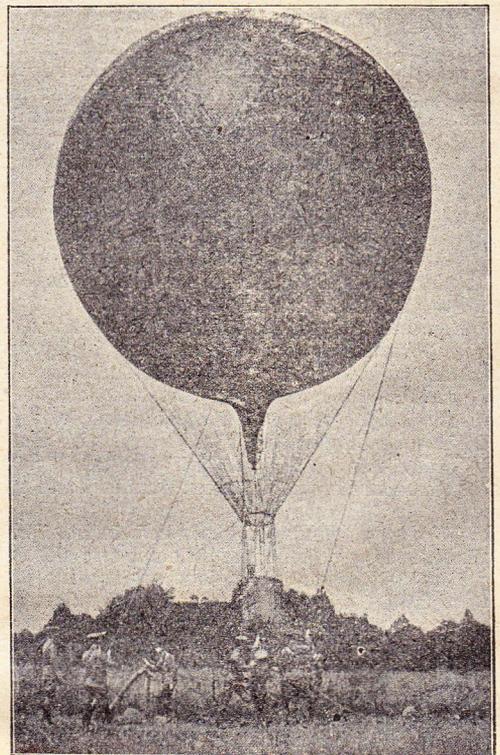
Le cortège se rendit au cimetière. Les aviateurs, comme des gardiens vigilants, planaient toujours au-dessus de la ville et l'artillerie continuait à tonner dans la direction du front.

Des discours furent encore prononcés au cimetière. M. Van Merris, qui parla au nom de la ville et du gouvernement, interpréta fidèlement les sentiments des Belges lorsqu'il déclara :

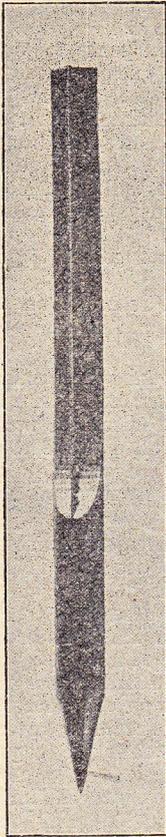
« Nous sommes rassemblés ici autour de onze cercueils.

Ni ces victimes, ni nous, ni notre drapeau ne devaient être présents en ce lieu. L'un après l'autre, l'un plus tôt et l'autre plus tard, ces morts devaient être conduits au cimetière, après avoir rempli leur carrière jusqu'au bout.

Les maris devaient d'abord avoir accompli leur tâche, les femmes avoir élevé leur progéniture dans l'honneur et la piété. Les enfants devaient d'abord avoir grandi et réalisé les espérances de leurs parents. Puis tous devaient, conformément aux lois qui dirigent notre pauvre et misérable humanité, être terrassés enfin par la mala-



Ballon captif. Modèle 1914.



Flèche d'aviateur.

die et la vieillesse. Mais mourir comme ils sont morts, ce sort ne devait pas être leur.

Ce qui amène ici ces cadavres, c'est une abominable boucherie, une cruauté sans raison et sans excuse, une nouvelle forme de la barbarie, la honte de la force inconsciente et de l'intelligence brutale. »

La foule profondément impressionnée quitta le champ des morts et la terre de Flandre enferma quelques victimes de plus.

Une des villes que les Allemands attaquèrent avec une prédilection marquée fut Dunkerque ; elle essuya de nombreux et terribles bombardements aériens. Chose étrange : au cours de leurs raids les taubes longeaient toujours notre plaine d'aviation d'Houhem, sans y causer aucun dégât.

Les Dunkerquois avaient en la personne de leur maire M. Terquem un premier magistrat énergique.

En 1913 il avait recueilli 35.000 francs pour la construction d'un champ d'aviation qui pendant la guerre servit aux aviateurs alliés. Les premières bombes furent lancées vers le mi-octobre 1914. Elles tombèrent sur le territoire de Bergues et de Capelle. C'était un commencement : depuis lors les taubes firent des apparitions presque quotidiennes ; le 20 Dunkerque reçut les premiers projectiles qui s'abattirent près de l'hôtel de ville où siégeait le ministre de la guerre belge. Un enfant de 12 ans, qui vendait des journaux, fut tué. Puis on jeta de 20 à 60 bombes à la fois sur la pauvre ville.

En janvier 1915 on compta 131 victimes, après 7 raids d'avions.

Lorsque le président de la République visita Dunkerque, les Allemands bombardèrent la ville nuit et jour, et lancèrent 176 bombes qui atteignirent 120 personnes.

Après les bombes on reçut des torpilles aériennes qui balayaient les murs.

Ces engins détruisirent notamment le pavillon de la Maternité, tuèrent quatre femmes, qui venaient d'accoucher, ainsi que quelques nouveau-nés, et blessèrent, en outre, vingt des femmes hospitalisées. On trouva parmi

les décombres deux enfants, mis au monde par leurs mères mourantes.

Les Allemands jetèrent aussi des bombes incendiaires et tirèrent sur ceux qui accouraient pour éteindre les flammes. Cinq pompiers furent tués de cette façon, dont le lieutenant Lacroix.

L'ennemi n'hésita même pas à attaquer le sanatorium de Zuidcote.

Pendant ces jours troublés le vaillant maire Terquem resta aux côtés de ses concitoyens. Il les exhortait à la prudence. « Personne, déclarait-il, n'a pour devoir d'exposer inutilement sa vie. Le vrai patriotisme vous oblige à faire tout ce qui est en votre pouvoir pour résister aux tentatives de l'ennemi. Nous devons affronter les périls et nous le ferons avec courage. Seules les ruines sont allemandes, le sol reste français.

Mais vous avez des devoirs à remplir et vous ne pouvez pas satisfaire votre curiosité. Le premier de ces devoirs est de ne pas exposer inutilement les forces de la patrie. Lorsque vous entendez le signal d'alarme, restez chez vous ou cherchez un abri. »

Dès que les aviateurs étaient signalés, le tocsin sonnait et on arborait le drapeau de Dunkerque à la façade du beffroi. Puis on eut recours à un moyen plus moderne : la sirène électrique. Une seconde sirène fut installée à la ville basse, outre celle du sémaphore.

Aucune lumière ne pouvait filtrer au dehors des maisons. Les canons anti-avions entraient en action chaque fois que l'ennemi apparaissait et les aviateurs prenaient l'air pour attaquer les assaillants.

Mais au mois d'avril 1915 Dunkerque devait subir une nouvelle épreuve.

Le 28 de ce mois, à 8 h. 1/2 du matin, quelques civils accompagnaient un soldat français à sa dernière demeure.

Soudain on entendit une terrible explosion. A quelques mètres du cortège s'éleva un épais nuage de fumée noire.

Chacun leva les yeux vers le ciel, mais on n'aperçut aucun avion.

Des curieux affluèrent de tous côtés, se pressant autour d'un cratère de 10 mètres de diamètre et de 3 m. 50 de profondeur. De nouvelles explosions retentirent.

La sirène ne marchait pas. D'où venait donc cette nouvelle attaque ?

Peut-être étaient-ce des vaisseaux allemands qui tiraient sur la ville ? Mais du haut du sémaphore on ne découvrait au large aucun navire.

Enfin on comprit ce qui se passait.

Si invraisemblable que la chose parût, c'était un canon, qui bombardait Dunkerque de la terre ferme à une distance de 38 kilomètres.

Le même jour les obus tombèrent dans la ville même.

Le 28 il y eut un mort, le 29 on en compta 12 et 22 blessés. 19 obus éclatèrent près de l'entrepôt des tabacs au quai Maridyck, à l'avenue Thiers, près de l'hôtel de ville et à Coudekerque-branche.

Le 30, 9 obus tombèrent sur la ville et il y eut 2 tués et 2 blessés. Puis le canon se tut jusqu'au 10 mai ; ce jour là on ne compta que 2 blessés. Mais le 11 mai on eut à déplorer 20 tués et 3 blessés.

Les Allemands avaient établi le monstrueux canon près de Couckelaere. Des centaines de civils durent y travailler pendant huit mois.

Une émotion intense régnait à Dunkerque et la plupart des habitants, surtout les femmes et les enfants, dont la ville pouvait se passer aisément, se retirèrent.

La vie ne s'arrêta pas cependant. Les magasins restèrent ouverts et les affaires continuèrent.

Et Dunkerque reçut ainsi des bombes et des obus d'une façon impitoyable.

La guerre aérienne devint chaque jour plus terrible. Les Alliés se mirent de leur côté à lancer des bombes, uniquement destinées à des buts militaires, mais souvent des civils furent atteints. Une des premières catastrophes de ce genre se produisit à Lichtervelde.

Le 6 septembre cette localité fut mise en émoi par plusieurs explosions violentes. Bientôt la nouvelle se répandit que plusieurs villageois avaient été tués. Un aéroplane allié venait survoler le village. La gare de Lichtervelde est située à dix minutes du village et certains pen-



Le commandant aviateur Jacquet et l'aviateur Rolin.

sèrent que l'aviateur avait pris la gare comme objectif.

Mais il est plus probable qu'il avait visé le Gildehof et l'ancienne rue de la Gare, où se trouvaient constamment alignées de longues files d'autos-camions allemands, qui assuraient le service vers le front Dixmude-Houthulst-Bixschoote-Zonnebeke.

Les bombes s'abattirent dans la Beverstraat et la Neerstraat. La première bombe détruisit la maison du pharmacien Van de Putte, dans la Beverstraat, près du Gildehof. Le pharmacien, un de ses fils et la servante furent tués. Mme Van de Putte reçut de graves blessures.

La maison située juste en face, la boucherie d'Alexandre Van de Perre, fut détruite également. Deux enfants du boucher perdirent la vie. Leur mère eut une jambe arrachée.

Une autre bombe tomba à cent mètres de là, sur la maison d'Albert De Munster. Deux jeunes gens, Firmin De Jongh et Achille Vervaecke, ainsi qu'un enfant du facteur De Smet furent tués dans la rue.

Huit civils avaient donc été tués d'une façon horrible. En outre, deux jeunes filles, du café « De Keizer », dans la Neerstraat, furent blessés grièvement, ce qui porte à quatre le nombre des civils grièvement atteints.

Le communiqué allemand ne fit pas allusion aux soldats se trouvant au nombre des victimes. Il n'y en avait pas moins de huit à dix.

Les maisons du pharmacien Van de Putte, de Van de Perre, De Munster et Collewaert furent détruites et d'autres maisons très sérieusement endommagées.

Dans la suite ces attentats devaient se répéter fréquemment. Pour ne citer que les points les plus importants, Ostende, Bruges, Ghisteltes, Thourout, Roulers, Courtrai, Zeebrugge, Gand reçurent souvent la visite des aviateurs qui vinrent y jeter des bombes.

Un fait amusant à cet égard se rapporte à l'aventure de deux déserteurs allemands qui semblaient en avoir assez des dangers de la guerre et qui à la fin de décembre 1914 désertèrent en Hollande avec leur appareil. C'étaient un lieutenant aviateur et un simple soldat, ou peut-être un mécanicien. Ce qui prouve qu'il n'y avait pas chez l'ennemi que des Immelmans.

Un témoin de cette fuite peu banale en a fait le récit suivant :

« Un avion est tombé !

Et naturellement, on pense toujours dans ce cas à un atterrissage forcé de quelque aviateur allié.

Mais, non, c'était bel et bien un appareil allemand.

L'appareil gisait lamentablement entre Aardenburg et la frontière, près du château, à droite de la ligne vicinale vers Bruges, dans la boue, comme une épave.

Les deux Allemands qui l'avaient occupé étaient sains et saufs, il fallut les dégager, car ils étaient attachés par des courroies.

C'étaient deux jeunes gens, qui pouvaient avoir vingt ans à peine.

« Il venait de là », raconta l'un des spectateurs, fier d'avoir été sur les lieux l'un des premiers. « Il venait de là... »

Et il levait la main dans la direction de la paisible ville de Middelbourg, qui semble adossée à la frontière.

« Et le vent faisait faire à la machine de terribles soubresauts... elle virait à droite et à gauche, se redressait, puis se remettait à virer, et finit par être comme projetée au-delà de la frontière où elle s'abattit la tête en avant. »

L'appareil fut gravement endommagé. Le moteur était presque détruit, des montants brisés... Ce n'était qu'un petit aéroplane désarmé qui, après s'être battu, fit encore un effort désespéré pour reprendre son vol, mais qui resta étendu sans pouvoir remuer.

Et les passagers se retirèrent.

On les conduisit à Aardenburg, où ils ne restèrent d'ailleurs pas longtemps. A 2 heures le tramway les emporta. Habitué au vol rapide à travers l'espace ils étaient ballottés maintenant dans un wagon à allure lente... et on les interna.

Pendant ce temps s'organisait un véritable pèlerinage vers l'endroit où gisait l'appareil, dans la boue... Et les sentinelles allemandes postées à la frontière assistaient de loin à la scène, regrettant que l'aéroplane ne fût pas tombé à un kilomètre de là dans la direction du sud.

D'où venaient les aviateurs ? Quelle route avaient-ils suivie ?

Ces questions restèrent sans réponse.

« Nous venons de notre base », déclarèrent-ils.

Et puis, ils avaient survolé Bruges et Middelbourg, comme on avait pu s'en rendre compte.

Les Alliés attaquaient constamment les champs d'aviation de l'ennemi. Il y en avait de très nombreux — dont quelques-uns ont déjà été mentionnés — à Jabbeke notamment, à Gits, à Ernegem, à Ghisteltes, à Roulers, à Vijfwegen, deux entre Rumbeke et Isegheem, à Dudzele, à Moerbeke, à Waentebekke, à Saint-Denis, à Gontrode, à Oostacker, à Baeleghem, à Oost-Roozebeke.

D'autre part, les aviateurs jetèrent des bombes sur les dépôts de munitions et les principales gares, surtout à Courtrai, Roulers, Lichtervelde, Cortemarck, Gand (Saint-Pierre), Bruges, Ostende.

Nous en reparlerons plus loin.

Et, pour terminer ce chapitre de l'air, voici encore une scène qui s'est déroulée en Flandre, à la fin de 1914 et qui a été prise sur le vif.

« Une violente explosion fait trembler le sol et secoue la petite maison. Puis une seconde suivie de plusieurs autres... Puis on entend le grondement des canons de défense.

Une femme se précipite au-dehors.

« Ils ont jeté des bombes à Gits », crie-t-elle à un de ses voisins.

« Oui, ils sont à la plaine d'aviation. Voyez, en voilà un qui revient, un des nôtres... Ils ne le rattraperont pas. Il retourne vivement vers l'Yser. »

Et la femme regarde fixement l'aéroplane. Elle suit l'oiseau du regard aussi longtemps qu'elle peut. Vers l'Yser... Son mari est là. Elle entend le canon qui gronde là-bas. Son mari n'est éloigné d'elle que de 30 kilomètres. Mais depuis trois mois la distance reste la même. Et maintenant ces 30 kilomètres lui paraissent un trajet infiniment long. Jamais elle ne reçoit de nouvelles. Ils étaient à peine mariés depuis quelques semaines lorsque la guerre éclata.



L'aviateur anglais Warnford, qui détruisit un zeppelin à Gand.

Et toujours elle observe l'oiseau qui vole vers l'Yser où est son mari. Elle envie cet aviateur. Il se rend au lieu où se trouve l'être aimé et elle voudrait bien y aller aussi, mais la route est barrée. Elle ne peut quitter son village; il faut qu'elle attende patiemment. Le soir, elle s'endort en pleurant. La nuit, lorsque le sommeil se retire, elle prend son chapelet et prie pour lui. Mais chaque jour ramène un nouvel espoir. Car ces femmes et ces mères luttent avec autant de courage et d'énergie que les maris et les fils dans les tranchées. »

Et pour combien de temps? Nul ne pouvait s'en douter. Et heureusement, on l'ignorait.

## LA GUERRE NAVALE

### Von Tirpitz. — Les sous-marins. —

#### Le « Lusitania ».

Dans la première partie de cet ouvrage nous avons montré comment les Anglais s'y prirent pour chasser de la haute mer les navires pirates, tels que le « Emden », le « Karlsruhe », le « Königsberg », le « Dresden », etc.

La grande flotte resta à Kiel. L'Allemagne, voyant qu'elle ne pouvait plus se risquer sur la mer, résolut d'opérer sous la surface de l'eau et d'entreprendre une campagne sous-marine en règle.

L'homme de la marine allemande était l'amiral von Tirpitz.

Jadis il s'appelait simplement Alfred Tirpitz, sans la particule nobiliaire. C'était un jeune homme modeste qui se distingua au cours de ses études où il remporta toujours les premières places et, en entrant à l'armée, il voulut conserver cette habitude.

Il se fit remarquer par ses qualités d'organisateur et lorsqu'en 1891, à l'âge de 41 ans, il fut nommé chef d'état-major à Kiel, il ne déçut pas les espoirs qu'on avait fondés sur lui.

Il montra la nécessité d'avoir une flotte puissante. Le commerce de l'Allemagne augmentait, et ce commerce devait être protégé efficacement. Tirpitz réussit à grouper de précieuses concours autour de lui et éveilla l'attention du kaiser.

En 1898 on le fit venir à Berlin pour occuper le poste

de sous-secrétaire de l'amirauté, et deux ans plus tard il était contre-amiral.

En réalité il avait beaucoup plus d'influence que l'amiral lui-même et le kaiser fit de lui von Tirpitz.

Au Reichstag il obtint de gros crédits pour la construction de croiseurs. Il attachait aussi une grande importance aux sous-marins. En 1914 il déclara que sa flotte était prête.

Le kaiser aimait à adresser aux marins des harangues enflammées et, à en juger d'après ses discours, on pouvait s'attendre à voir les navires allemands accomplir des prodiges.

Mais le nom de von Tirpitz est souillé à jamais de sang et de honte, car rien ne peut effacer la tache du... « Lusitania ».

Le sous-marin ! Au début des hostilités l'Allemagne paraît en avoir eu une cinquantaine, dont seize étaient encore en chantier. Le premier n'aurait été construit qu'en 1905, à ce qu'on assure, d'après les plans du sous-marin français « Tigrette », que l'on s'était procurés d'une façon mystérieuse. Bientôt on multiplia leur nombre et on élabora de nouveaux modèles.

Le type de l'« U. 20 » jusqu'à l'« U. 40 » était déjà bien plus perfectionné. Les bateaux mesuraient 65 mètres de longueur sur 7 de largeur, avec une contenance de 650 tonnes et des machines de 2400 H. P. Ils avaient une vitesse de 17 nœuds, étaient armés de 2 pièces de 88m/m. et de 4 tubes lance-torpilles. Ils pouvaient tenir la mer de 15 à 20 jours.

Dès le début l'Allemagne viola les lois internationales. Le 27 octobre 1914 le « U. 17 » arrêta le petit navire marchand anglais « Glitra », qui se rendait à Stavanger et le coula en y déposant une bombe.

Le 26 octobre un sous-marin allemand commit un attentat beaucoup plus horrible. Le navire français « Amiral Ganteaume » allait de Calais à La Pallice. C'était à l'époque du grand exode de la population belge et l'on transportait une partie des émigrés vers l'intérieur de la France afin de tenir le littoral entre Calais et Dunkerque à la disposition des militaires. L'« Amiral Ganteaume » avait 2500 réfugiés belges à bord, lorsqu'il fut torpillé. On s'imagine sans peine la folle panique qui se produisit à bord. Heureusement le paquebot « Queen », du « South Chatham Railway » accourut sur le lieu du sinistre avec quelques remorqueurs. On put ainsi sauver presque tous les passagers, mais hélas ! quelques-uns se noyèrent au cours de la panique.

Le navire, toutefois, ne fut pas perdu; grâce à ses cloisons étanches, il put se maintenir sur l'eau et on le remorqua à Boulogne.

On ignorait qu'un sous-marin se fût rendu coupable de ce crime. Le moment n'était pas encore arrivé pour von Tirpitz de jeter le masque et chacun attribuait la catastrophe à une mine flottante. Mais on découvrit dans la coque du navire les restes d'une torpille et par là on acquit la certitude qu'un sous-marin avait guetté le passage du navire et avait voulu de propos délibéré commettre un massacre général.

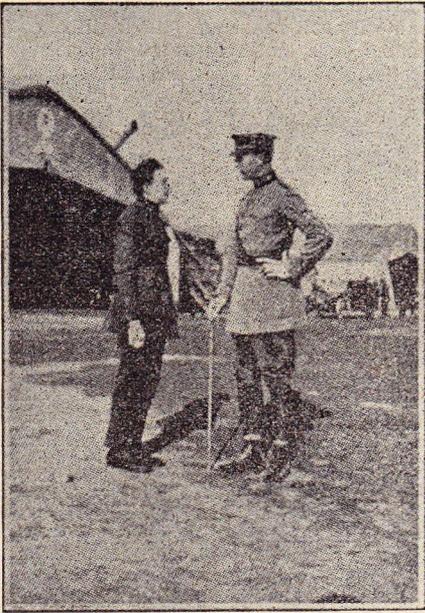
Le 24 novembre le « Malachette », de la « Cunard Line », rencontra le « U 21 » sur la route de Liverpool au Havre, et le commandant du sous-marin lui ordonna de s'arrêter et le navire sans défense dut obéir.

L'Allemand donna quelques instants au capitaine et à l'équipage pour prendre place dans les canots, puis il coula le navire à coups de canon.

Le « Prime », qui transportait une cargaison de charbon de Cardiff à Boulogne, subit le même sort. Von Tirpitz se vantait de rendre la navigation impossible dans la Manche. Il allait un peu loin.

En fait l'amirauté considérait tous ces exploits comme des essais. Elle s'en déclara satisfaite et von Tirpitz résolut d'accroître rapidement le nombre des sous-marins.

On mit en chantier non moins de 130 nouvelles unités et on travailla fiévreusement pour les achever. Quarante d'entre eux étaient appelés à opérer sur le littoral de la Manche et près de la Grande Bretagne, trente autres devaient avoir pour base Zeebrugge et Ostende : c'étaient ceux du type « U 13 », qui ne pouvaient rester longtemps en mer, ce qui n'était pas nécessaire d'ailleurs, puisqu'ils opéraient près de leur base. On les transporta dans notre pays tout démontés. Soixante autres sous-ma-



Le Roi et l'aviateur Crombez.

rins étaient destinés à semer des mines et à répandre partout ces engins infernaux.

Et tout cela s'accomplit dans le plus grand secret. Quoique n'avait pas de permission spéciale ne pouvait approcher du port.

En février 1915 l'Allemagne jeta le masque par sa fameuse déclaration :

« Le 18 février 1915 et à partir de cette date tout navire ennemi qui sera rencontré dans la zone de guerre, sera détruit, sans qu'il soit possible de prévenir l'équipage ou les passagers du danger qui les menace. »

La campagne sous-marine allait donc commencer dans toute sa fureur. L'Allemagne n'hésiterait pas à tuer des gens sans défense.

Von Tirpitz prétendait par l'emploi de cette arme affamer l'Angleterre.

Nous anticipons ici un peu sur l'ordre chronologique des faits de la guerre terrestre décrits jusqu'à présent, en relatant un événement qui suffit à montrer jusqu'à quel point l'Allemagne osa violer les lois de l'humanité.

Dès l'origine la plus lointaine des lois internationales, les navires marchands ont toujours eu le droit d'être prévenus avant d'être attaqués par un navire de guerre ennemi, et les exigences humanitaires transformées en lois ont toujours prescrit qu'il fallait se préoccuper de la sécurité de l'équipage de ces navires.

Or, par l'édit du 4 février 1915, le gouvernement allemand s'est officiellement déchargé de la responsabilité imposée par la civilisation et fait savoir à tous les navires allemands qu'ils s'exposaient au danger d'être coulés par une arme cachée d'un navire invisible, sans qu'aucun effort soit fait pour la sécurité des personnes intéressées.

Les événements démontrèrent que la menace n'était pas vaine. Le «Falaba» fut torpillé le 28 mars par un sous-marin allemand. Le «Falaba» avait obéi à l'ordre de s'arrêter. Malgré cela le capitaine allemand ne laissa pas aux passagers le temps nécessaire pour descendre dans les canots et cette grande malle fut torpillée pendant qu'il se trouvait encore des non-combattants à bord. L'un des passagers, qui se tenait sur le pont au moment de la catastrophe, a fait la description suivante :

« Le commandant du sous-marin ordonna à notre capitaine de placer immédiatement tous les passagers dans les canots et dit en bon anglais : «I am going to sink your ship». (Je vais couler votre navire). Quelques canots se remplirent d'eau et les occupants tombèrent à la mer, de sorte qu'un grand nombre d'entre eux se noyèrent aussitôt. Dix minutes à peine après que nous

eussions reçu le premier ordre de quitter le navire et même avant que le dernier canot en fut descendu, j'entendis une explosion et je vis notre navire s'incliner. Les pirates avaient, en effet, lancé sur lui une torpille à 100 mètres de distance alors qu'ils pouvaient parfaitement se rendre compte qu'il restait encore un grand nombre de passagers et de membres de l'équipage à bord. C'était une lâcheté, un meurtre perpétré de sang froid. Cent et quatre hommes et femmes périrent.

Macneille Dizon émet ces justes réflexions dans son ouvrage « La flotte britannique pendant la guerre » :

« Le monde refusa de croire que des hommes en fusent arrivés à ce point, qu'un grand peuple se proposât, pour atteindre son but, de tuer amis et ennemis, d'insulter ainsi au respect et au sentiment de l'humanité. Aussi fut-on obligé de reviser la mesure de ce qui était possible entre Chrétiens. Le 7 mai arriva la plus rude secousse morale que la civilisation eût jamais reçue, et sa sombre horreur sembla faire disparaître le dernier espoir du genre humain. Un grand bateau de passagers, désarmé, un hôtel flottant rempli de passagers inoffensifs, parmi lesquels beaucoup d'Américains, torpillé froidement par les Allemands, coula en quelques minutes avec 1200 victimes de ce monstrueux attentat. L'Allemagne reçut la nouvelle avec des transports de joie. »

L'auteur fait allusion au torpillage du «Lusitania».

Qui ne se rappelle cette accablante soirée du mois de mai — un samedi — où l'effroyable nouvelle fut connue? En voici le texte dans toute sa sobriété :

« Quenstown, 7 mai. (Reuter). — Le «Lusitania», le grand paquebot de la «Cunard Line», a été torpillé et a coulé. Des navires sont partis à son secours. »

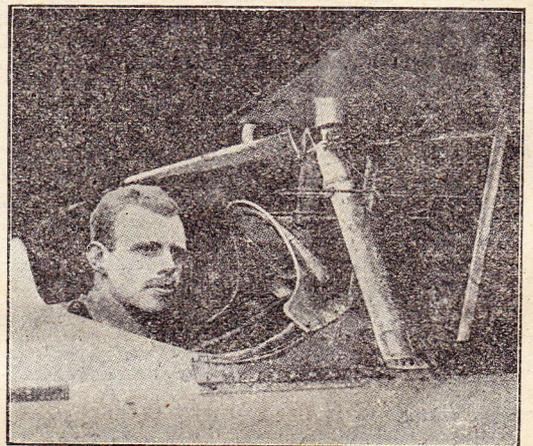
Le «Lusitania», le plus grand navire de la «Cunard Steam Ship Company», de Liverpool, après le «Mauretania», avait été construit en 1907 aux chantiers de la Clyde. Le navire, un vapeur en acier à turbines, avait un tonnage brut de 31.350 tonnes et était muni de machines qui pouvaient développer 60.000 HP. La longueur du navire était de 232 mètres, la largeur 26,50 mètres et la hauteur 17 mètres.

Old Head, l'endroit près duquel le «Lusitania» avait été torpillé, est un cap de la côte sud d'Irlande, dans la province de Munster, comté de Cork, et est situé au sud-ouest au port de Kinsale.

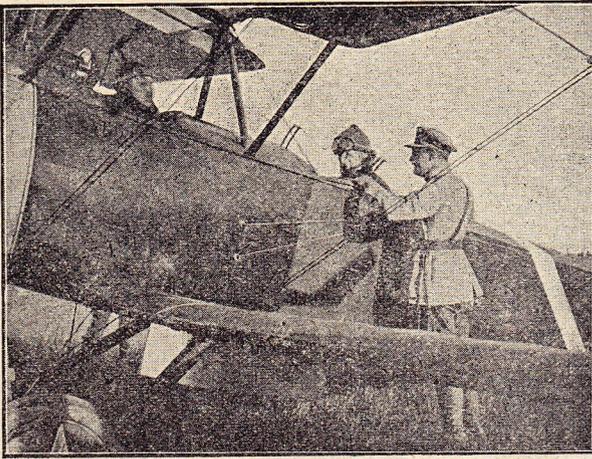
Les Allemands avaient tout préparé, si bien même qu'ils avaient fait publier un avis aux Etats-Unis.

L'ambassade d'Allemagne fit insérer l'annonce suivante dans les journaux américains :

« Les personnes qui ont l'intention d'entreprendre la traversée de l'Océan Atlantique sont prévenues que l'état de guerre existe entre l'Allemagne et ses alliés d'une part; que la zone de guerre comprend toutes les eaux avoisinant les Iles Britanniques; que, conformément au manifeste du gouvernement allemand, des navires qui arborent le pavillon britannique ou celui de ses alliés, peuvent être détruits dans ces eaux, et que des passagers de pareils navires, qui se trouvent dans la zone de guerre, doivent s'en prendre à eux-mêmes s'ils en deviennent victimes. L'am-



L'aviateur Thieffry.



Le Roi Albert en avion.

bassade impériale allemande. — Washington, le 22 avril.»

Après la catastrophe les télégrammes suivants furent envoyés :

« Londres, 7 mai (Reuter). — Le directeur de la «*Cornard Company*» a communiqué au «*Liverpool Evening Express*» que le «*Lusitania*» a coulé à 8 milles de la station de télégraphie sans fil d'Old Head (Kinsale).

Londres, 7 mai. (Reuter). — Le «*Lusitania*» a continué à flotter pendant 20 minutes.

Queenstown, 7 mai (Reuter). — A 2 heures 15 on a reçu ici un télégramme sans fil, annonçant le torpillage du «*Lusitania*». Le navire disparut dans les flots à 2 heures 33. Les vingt bateaux, qui se trouvaient sur le théâtre de la catastrophe, étaient les propres canots du «*Lusitania*».

Un sous-marin allemand guetta derrière un rocher l'approche de ce palais flottant. Le temps était calme et le «*Lusitania*» était presque au bout de sa traversée. Un grand nombre de passagers se trouvaient sur le pont. Soudain le navire oscilla. La torpille de l'assassin avait atteint son but. Nombre de passagers ne le remarquèrent même pas. Le capitaine, les officiers et l'équipage conservèrent leur sang-froid et firent preuve d'une grande présence d'esprit. On lança les signaux d'alarme et on mit les canots à la mer. Le navire commença à s'incliner aussitôt. Et alors se produisirent des scènes terribles. Par suite de la position dangereuse du navire, des canots tombèrent. Peu après un grand nombre de naufragés étaient à la mer, luttant pour sauver leur vie. On entendait des clameurs d'angoisse et les cris des mourants. Bientôt le «*Lusitania*» s'abîma dans les flots, entraînant une foule de malheureux, qui ne voyaient plus aucune chance de salut.

Quinze cents personnes, hommes, femmes et enfants périrent. Les canots chargés de survivants furent recueillis par d'autres navires. Plus tard des cadavres furent rejetés à la côte.

Un frisson d'horreur parcourut l'univers. L'Allemagne seule se réjouit et on y frappa même une médaille en souvenir de ce crime épouvantable. On faisait valoir comme excuse que le «*Lusitania*» transportait des munitions.

Parmi les victimes se trouvait Mme Depage, la femme du célèbre chirurgien qui aida puissamment la Reine dans l'organisation des travaux d'ambulance. Mme Depage s'était rendue en Amérique afin de recueillir des secours en faveur de la Croix Rouge Belge. On retrouva son corps qui fut transporté à La Panne, où il fut inhumé provisoirement. Un soldat belge y montait la garde.

Jean Massart écrit dans son ouvrage «*La résistance belge à la domination allemande*» :

«*Après le torpillage du «Lusitania» les Allemands ont vendu en Belgique une série de cartes Kriegs-Erinnerungs-Karte, éditées par le docteur Trenkler et Co., à Leipzig, relatives aux opérations des sous-marins. La carte*

n. 2 de la série XXXIII représente, très inexactement d'ailleurs, un sous-marin allemand arrêtant le «*Lusitania*».

Rien ne doit surprendre du reste de la part de ceux qui trouvent que tout procédé est bon pourvu qu'il soit efficace. Voici ce que nous dit un journal hautement considéré en Allemagne, *Hamburger Fremdenblatt*, dans son supplément hebdomadaire illustré du 16 mai 1915 : «*Dans la situation de l'Allemagne, attaquée de trois côtés à la fois avec tous les moyens que peuvent inventer la cruauté et la perfidie, il ne faut pas se demander si un moyen de défense est permis ou prohibé, mais s'il est efficace. Tout ce qui facilite la défense doit être employé; or cela est vrai surtout pour la guerre sous-marine, et par conséquent pour la destruction du «Lusitania».*

Tels étaient les arguments de ces mêmes Allemands, qui avaient parlé avec tant d'indignation des soi-disantes attaques des francs-tireurs belges !

Nous reviendrons en temps et lieu sur cet événement horrible.

Nous ne pouvons omettre de signaler le torpillage du premier navire belge et de dire quelques mots de notre marine.

Il est évident que la pêche sur le littoral était totalement arrêtée. Les pêcheurs de La Panne avaient émigré pour la plupart et continuaient leur industrie près des côtes anglaises ou françaises; un grand nombre d'Ostendais étaient partis également vers ces régions. Les pêcheurs heystois se trouvaient en majeure partie en Zélande; ils séjournèrent d'abord à Cadzand, puis à Zierikzee. La aussi ils se livraient à la pêche, mais ne pouvaient se hasarder trop loin, car quelques-uns d'entre eux avaient vu détruire leur barque par les Allemands, qui les firent prisonniers.

Un Heystois, que nous rencontrâmes plus tard, avait subi une aventure de ce genre. Un sous-marin l'avait arrêté. Puis les Allemands firent couler la barquette. Les occupants demeurèrent à bord du sous-marin et le patron fut lié sur une planche au fond de l'embarcation comme un malfaiteur; après avoir été ballotté ainsi pendant quelques jours, il put enfin débarquer à Zeebrugge.

Là il fut soumis à un long interrogatoire. Les Allemands prétendaient que nos pêcheurs pratiquaient l'espionnage pour le compte des Anglais. De là leur sévérité et leur fureur. Il leur fut impossible de fournir des preuves. Néanmoins le batelier et ses compagnons furent envoyés dans un camp de prisonniers en Allemagne. Le patron réussit à s'évader et arriva sain et sauf en Hollande.

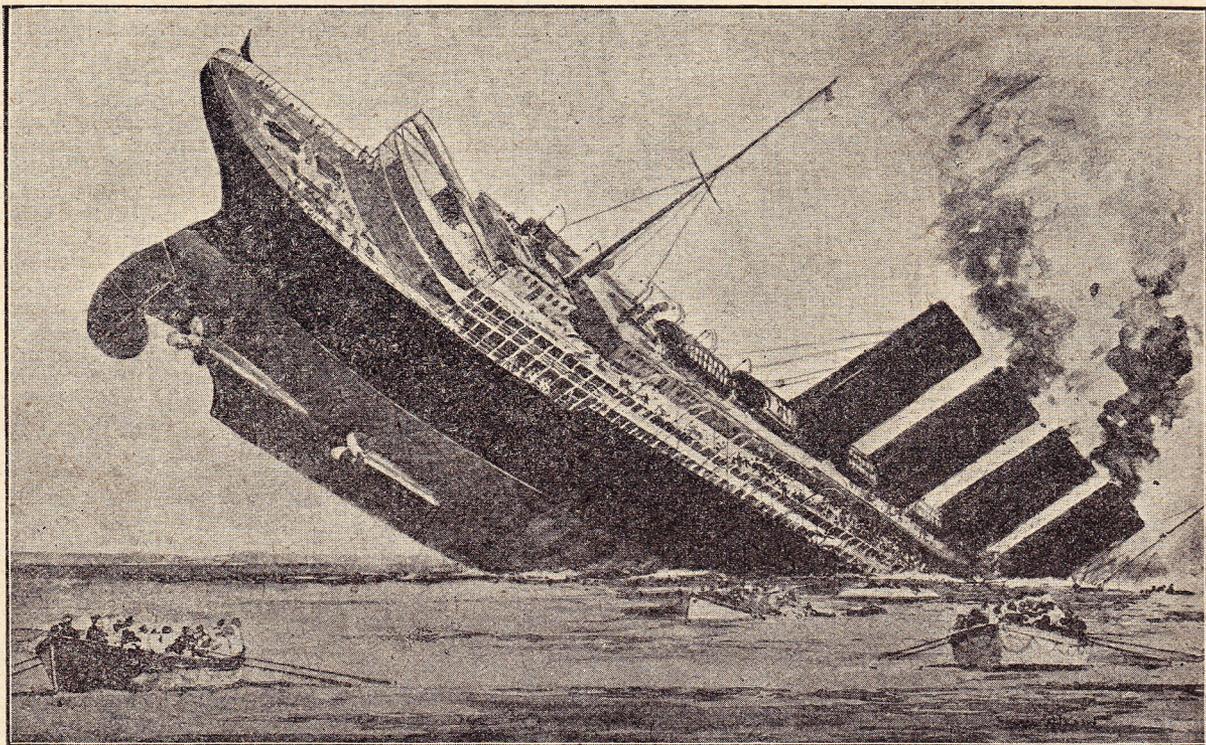
Tous les armements belges avaient transféré leur trafic en Angleterre. Toute la marine marchande d'Anvers avait continué à tenir la mer.

Les bateaux du Congo partirent régulièrement de Hull, la ligne «*Océan*», l'armement «*Adolphe Deppe*» et la «*Compagnie anversoise de navigation*» (firmé Brijs et Gylsen) avaient leur quartier général à Londres. Cette dernière compagnie avait connu dans son exil une prospérité extraordinaire. Non seulement elle avait distribué un dividende pour l'exercice écoulé, mais augmenté sa flotte de cinq unités.

Et elle devait être la première victime belge de la guerre sous-marine. Un de ses plus petits bateaux, le «*Menapier*», fut torpillé, sans le moindre avertissement, en face de la côte de Margate, où il était à l'ancre.

Le «*Menapier*» faisait route d'Alger à Middlesbro avec une cargaison de minerai. Vers le soir une épouvantable explosion fit sursauter tout l'équipage. On constata bientôt que le navire avait été touché en plein par une torpille. Il était pour ainsi dire déchiré par le milieu et coula en moins de trois minutes. A bord se trouvaient le capitaine De Bröck, sa fille, le premier officier Van Damme et quinze membres de l'équipage. Un torpilleur anglais, qui croisait à quelque distance, se précipita au secours des naufragés et put sauver encore quelques hommes, ainsi que la fille du capitaine. Malheureusement, avant d'arriver à terre, la jeune femme mourut de froid et d'épuisement.

Dans une interview MM. Brijs et Gylsen déclarèrent :



Le « Lusitania », 15 minutes après le torpillage.

« Ce qui nous afflige surtout, c'est la perte de tant de précieuses vies humaines. Nous ne songeons même pas au dommage matériel. Actuellement tout armateur doit s'attendre à un tel malheur. Nous n'en sommes pas abattus. Ce fait ne nous empêchera certes pas de développer notre flotte. Dans quelques jours notre « Menapier » sera remplacé par un navire notablement plus grand. »

Presqu'au même moment où cette catastrophe se produisait, M. Brijs et Gylsen trouvèrent le moyen de faire parvenir une somme de 1000 livres sterling au comité chargé de l'entretien des soldats belges en campagne, et cela dans des circonstances qui valent la peine d'être rapportées.

Ils étaient en pourparlers avec une firme anglaise pour l'acquisition d'un navire, mais il semblait bien que jamais les parties ne pourraient se mettre d'accord sur le prix. C'est alors que, pour trancher la question, MM. Brijs et Gylsen proposèrent d'ajouter la somme de 1000 livres faisant l'objet du litige, mais à condition que les vendeurs en feraient don à l'œuvre des soldats belges. Cette proposition fut acceptée sans hésitation, et pour sceller dignement cet accord, les armateurs anversoïses offrirent aux Anglais un déjeuner, auquel plusieurs personnalités officielles furent invitées, entre autre M. Vandervelde, ministre d'Etat socialiste, et M. Pollet, consul-général de Belgique à Londres.

L'armement Brijs et Gylsen possédait encore vingt-huit navires, après la perte du « Menapier ».

Les Allemands n'hésitèrent pas à s'en prendre aux navires neutres. Leur but était d'inspirer de la crainte aux neutres et de les forcer à retenir leurs bateaux dans les ports, car leur trafic ne pouvait guère profiter qu'à l'Entente.

C'est ainsi qu'ils capturèrent sans retard les malles de la compagnie « Zeeland »

Ces bateaux, qui faisaient le service entre Flessingue et l'Angleterre, étaient pour nous de la plus grande importance. Tout d'abord ils transportaient un grand nombre de femmes qui se rendaient auprès de leur mari, qui était employé derrière le front. Notre personnel diplomatique en faisait usage également... De plus, ces navires transportaient le courrier du front et vers le front.

Et surtout des prisonniers évadés retournaient au front à bord de ces navires, qui amenaient également les recrues.

Ces malles furent conduites à Zeebrugge, où les Allemands les déchargèrent. Puis les bateaux furent autorisés à retourner à Flessingue. Ces événements suscitaient toujours une forte émotion et des faits graves se produisaient. Les malles restèrent en service le plus longtemps possible.

Du reste, les Allemands prirent des mesures pour les chasser et semèrent des mines sur leur route. Et trois des plus beaux navires heurtèrent une mine et sombrèrent; il y eut même de fortes présomptions que dans un cas il y avait eu torpillage, car des matelots affirmèrent avoir vu le sillage du projectile meurtrier. Au cours de ces catastrophes l'équipage fit preuve de fortes qualités de marins et d'un grand sentiment du devoir. Aucun passager ne perdit la vie. Le seul personnel qui ait été tué se trouvait dans la chambre des machines, d'où les malheureux ne purent se sauver à temps.

Finalement le service dut être abandonné et dès lors la seule communication entre la Hollande et la Belgique consistait dans le fameux convoi qui partait dans le plus grand secret à des périodes irrégulières, soit une fois par semaine, soit au bout de quinze jours ou de trois semaines. C'étaient des navires marchands escortés de navires de guerre : nous en parlerons plus en détail dans la suite de ce récit.

Il nous reste à mentionner un navire dans le présent chapitre. En certains endroits déterminés près des côtes et plus au large se trouvent des vaisseaux qui ne partent jamais, qui jamais n'arrivent, si ce n'est une fois à peine en plusieurs années pour subir des travaux de réparations et de contrôle. Ce sont des signaux placés à l'intention des marins près des bancs de sable dangereux, et la nuit, ils portent une lumière, ce qui leur a valu le nom de bateau-feux ou de bateaux-phares.

Il y en a trois devant la côte belge : le West-Hinder, au large d'Ostende, le Wandelaar, près de Blankenberghe, et le Wielingen, devant Knocke.