

Tank en pleine action s'approchant des tranchées ennemies à travers un terrain bouleversé par l'artillerie.

Les Allemands ainsi que les travailleurs forcés ont cultivé les champs pour les besoins de l'armée.

Pendant les périodes de calme, les civils doivent exécuter des travaux militaires : réfectionner, les routes près du front, apporter du sable, du gravier, du bois et d'autres matériaux, etc.

Beaucoup de bateaux sont réquisitionnés pour le transport de blessés sur les canaux de la Lys.

On concentre beaucoup de troupes dans les environs de Courtrai, de Menin et de Lille et c'est bien là un des indices d'une prochaine et terrible lutte.

Beaucoup de femmes et de jeunes filles sont forcées de réparer les habits des soldats, dans les « Kleiderdepôts », et de nettoyer les hôpitaux : elles exécutent donc aussi des travaux militaires.

Chaque fois, au printemps, revient la peur des déportations, au souvenir des journées terribles de 1915, lorsque eurent lieu les terribles razzias.

En dehors des villes on voit les ballons captifs allemands se dessiner sur le ciel, surtout dans la direction du front où les villages sont abandonnés et détruits et où le terrible drame se déroule. Mais il est défendu de quitter la ville et l'on ne peut même pas parler de la guerre aux soldats.

Le mot d'ordre sévère est : « Méfiez-vous des espions ».

Le bombardement formidable qui fait trembler les villes, les envois des blessés sont, même si près du front les seuls indices de la bataille, pour les habitants.

Les prisons sont bondées de civils, condamnés pour la plupart pour détention d'objets réquisitionnés, pour fraude de vivres et pour refus de travailler.

Mais dans la plupart des cas on envoie les punis dans un camp près du front. »

Ainsi se passèrent les choses derrière le front allemand.

Partout on fit travailler les civils et on en fit même revenir certains qui avaient été déportés en Allemagne.

Les Allemands étaient plus imprudents que jamais, maintenant qu'ils crurent de nouveau gagner la partie.

## EN MER

### Le lutte contre les sous-marins - Torpillages Le Lloyd Royal Belge -- La navigation du ravitaillement.

L'année 1918 était donc riche en événements : jusqu'ici nous n'avons encore parlé que des événements qui se déroulèrent sur terre et dans les airs.

En mer la lutte était tout aussi impitoyable.

D'ailleurs, sous ce rapport nous avons décrit le blocus de Zeebrugge et d'Ostende.

Pendant tout un temps l'Angleterre et l'Allemagne se livrèrent encore un combat de presse : celle-ci prétendit que la raid avait totalement échoué.

C'est ainsi que le communiqué officiel allemand dit, après le raid de mai sur Ostende :

« Des forces navales anglaises, ont essayé, ce matin à 3 heures, après un violent bombardement, d'obstruer encore une fois le port d'Ostende. Quelques vaisseaux ennemis ont essayé : sous le couvert de nuages artificiels, de pénétrer dans le port, mais ils en furent empêchés par notre feu d'artillerie dirigé avec précision.

Un vieux croiseur a été coulé en dehors du chenal, de sorte que l'entrée du port reste libre.

Nous avons encore trouvée des morts à bord du navire échoué. Deux survivants ont sauté par-dessus bord et ont été faits prisonniers.

D'après les rapports rentrés jusqu'ici, deux crepeurs ennemis ont été coulés et un monitor fut sérieusement avarié.

La tentative d'obstruction du port a complètement échoué de sorte que l'ennemi a sacrifié inutilement des vaisseaux et des vies humaines. »

Telle n'était pas la vérité. Mais en vue de la campagne sous-marine, que devait soutenir le moral de la population, le parti militaire de l'empire allemand devait parler de la sorte. N'étaient-ce pas les sous-marins qui devaient gagner la guerre. »

Le gouvernement anglais était plus sincère et donna ce communiqué :



Le général Douglas Haig.

« D'après des témoignages infaillibles il a été conclu que le « *Vindictive* » est échoué dans le chenal étroit d'Ostende, sous un angle de 30 degrés (avec l'axe du chenal). Il est évident qu'un vaisseau d'une longueur de 90 mètres qui est échoué dans un angle pareil ne ferme pas le chenal, large de 97 mètres; mais nous avons néanmoins obtenu un résultat très appréciable.

Une obstruction partielle très sérieuse a été obtenue; et sous action de la marée et l'ensablement rapide de la côte cette obstruction s'étendra rapidement.

Nous ne prétendons pas que le croiseur coulé rendra la sortie des sous-marins très difficile ni qu'il empêchera complètement le passage des torpilleurs; mais il rendra ces opérations plus ardues. De plus — et ceci est très important — les unités légères navales des Allemands ne pourront plus, quand ils seront poursuivis par nos forces navales, rentrer à toute vapeur dans le port, comme ce fut toujours le cas jusqu'à présent.

Pour ce qui regarde Zeebruges, le gouvernement est satisfait de ce que les racontars allemands concernant l'entrée et la sortie facile des sous-marins de Zeebruges sont inexacts. Des photographies récentes démontrent l'inexactitude complète des affirmations allemandes.

D'après des calculs le canal d'Ostende ne sera complètement rendu libre avant au moins trois ou quatre semaines.

Le port de Zeebruges s'ensable rapidement malgré les efforts constants d'un dragueur. Le second dragueur qui était continuellement en action auparavant, a été coulé lors de l'expédition.

La position des croiseurs échoués est telle qu'on ne pourra vraisemblablement pas les faire sauter sans grand danger pour les murs du port.

Les ports de Zeebruges et Ostende n'étaient donc pas totalement obstrués mais il étaient certainement rendus d'accès difficile.

Il incombait maintenant surtout aux aviateurs de rendre la tâche des Allemands difficile.

Nous ne pouvons pas rapporter tous les détails des attaques répétées.

Un correspondant qui écrit de Flessingue ce qui suit, nous en donne une idée :

« C'est la première fois que pendant quarante-huit heures le calme règne au-dessus de la côte belge et cela nous semble tout étrange.

Samedi, dimanche et lundi, jusque tard dans la nuit des centaines de personnes se trouvaient sur le boulevard de la mer à Flessingue, à regarder le terrible feu d'artifice au-dessus de la Flandre.

Et quand alors des coups terribles font trembler même Flessingue sur ses fondements, quand les carreaux des fermes de la Flandre zélandaise vibrent terriblement et que les feux des projecteurs passent jusqu'au-dessus de Sluis et de Retranchement, on n'entend plus que cette réflexion : « Décidément il ne doit plus rien rester debout à Zeebruges ».

Comme si quelques bâtiments faisaient l'importance de Zeebruges. Le Palace-Hôtel, le bâtiment des pilotes, et quelques villas, cela n'était rien dans ce tout petit coin de la côte!

C'est le nid de pirates que les Anglais bombardèrent sans répit : le fameux repaire d'où les sous-marins se glissaient sans bruit vers la haute mer pour couler — si possible — des navires de guerre, mais surtout des navires marchands et pour faire périr tant de marins sans défense.

Et avec le nid des pirates fut bombardé tout ce qui a des rapports avec lui, donc les dépôts le long du canal et les ateliers près des docks de Bruges.

C'est pour ce motif que le soir nous voyons la pluie d'étincelles et le feu d'artifice si déplacer toujours et le feu démarquer nettement la bande de terrain de Zeebruges, par Lisseweghe et Dudzele, à Bruges. « Nous avons reçu des ordres sévères d'être prudents autour de la ville », me racontèrent récemment des aviateurs anglais qui survolaient cette région deux fois par jour. Un des deux participait aux raids depuis plus d'une année déjà. « Nous devons naturellement tâcher d'épargner la population ». Et il en fut ainsi pendant tout l'été.

C'étaient des nuits tragiques pour Bruges. Plus d'une fois il s'y passa de terribles drames.

Bruges était en réalité une ville habitée derrière le front, nous pourrions dire même en plein front « maritime ». Notre Roi était aussi très préoccupé à ce sujet.

D'ailleurs on apprit parfaitement au Havre et à la Panne que plus d'un Belge fut tué par les bombes de nos Alliés.

La tâche des aviateurs était délicate. Tout le monde ne le comprit point.

Il tomba des bombes jusque bien loin à l'intérieur du pays, ainsi pendant l'été de 1918, à Hal.

Il y tomba dix bombes, destinées selon toute évidence, à la gare, mais le résultat fut horrible.

Une bombe tomba dans la maison de E. de Smet-Van Lier. La maison s'effondra. Des voisins accoururent. Les parents de Smet perdirent leurs cinq enfants, 2 filles et trois fils, dans cette catastrophe.

Un fils fut trouvé mort à la rue. Un second fut retiré, encore vivant, d'en dessous des décombres, mais il succomba peu après. Les parents et un hôte en sortirent indemnes quoique le sauvetage fut difficile. Beaucoup de maisons furent endommagées. Ce fut une nuit bien tragique pour la ville autrefois si paisible.

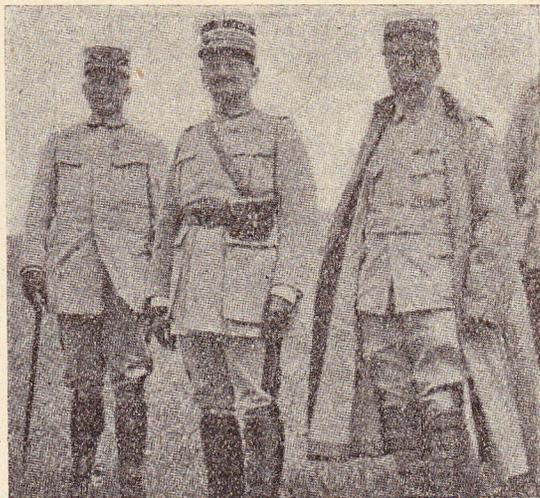
Nous parlerons plus tard des événements de 1918 dans l'intérieur du pays.

Une attaque pareille, au sud de Bruxelles était une exception.

À Ostende et à Bruges on pouvait s'attendre chaque nuit à voir s'abattre la mort, menaçant dans l'air.

Nous d'isions que le Roi aussi était préoccupé du sort de Bruges. Le correspondant de Flessingue mentionné ci-dessus, eut un entretien avec les aviateurs anglais descendus sur Walcheren et annonça à ce sujet :

« Nous parlâmes un instant de la côte flamande. Après les interviews précédents il n'y a plus guère du nouveau à dire à ce sujet. Les navires que l'on



Le général Mangin (au centre).

sait obstruent encore toujours le port de Zeebruges et l'action aérienne se développe maintenant surtout au-dessus des docks et des chantiers de Bruges où les Allemands travaillent maintenant fiévreusement à leurs navires. C'est là une tâche difficile, me disent les aviateurs, parce que les Allemands ont établi leur base de sous-marins et leurs ateliers tout près d'une ville habitée, et nous pouvons ajouter que cette tâche est encore rendue plus difficile parce que les Allemands, non contents de se couvrir d'un bouclier de civils, obligent encore ceux-ci à travailler près de leurs points militaires.

Le Roi Albert a encore tout dernièrement attiré l'attention sur le péril que courent ses sujets, et, afin d'éviter des erreurs et des calculs erronés, des ordres très sévères afin d'agir avec la plus grande prudence ont été donnés aux aviateurs.

La même situation règne autour de la fameuse plaine d'aviation de Ghisteltes, entre Ostende et Torhout, où les Allemands ont établi des camps et des dépôts tout près d'un village dans lequel les habitants sont forcés de rester.

Les aviateurs pensent toujours aux civils, qui s'abritent dans les caves pendant les bombardements meurtriers et évitent autant que possible de lancer des bombes sur les points habités.

Les combats aériens étaient livrés avec rage. Qu'il nous suffise de citer la description donnée par le correspondant précité :

«Le calme s'est à peine rétabli après l'orage et les voilà déjà les aviateurs britanniques, au-dessus de la côte flamande, qui poursuivent sans trêve la lutte contre la base de sous-marins. Avant-midi nous avons assisté à un raid. A cinq heures environ se produisit un nouveau raid. Soudain, nous entendîmes, sur la digue à Flessingue, un feu de mitrailleuses très proche et nous comprîmes qu'un combat aérien se livrait au-dessus des dunes et se diriger vers le nord, sur Walcheren.

Un appareil anglais atterrit sur Breezand derrière Oost-Kapelle. Tout à coup il se retourne et s'abattit sur le dos avec les roues en l'air. Deux aviateurs en sortirent et semblèrent indemnes.

L'appareil était touché dans le réservoir par des balles et des éclats d'obus et il était en outre mal arrangé par des balles. Nous avons parlé aux deux aviateurs, le lieutenant James Creever Munro, un Sud-Africain et le lieutenant Tom Wilson Brodie, un Ecossais.

Vers trois heures environ ils étaient partis de quelque part au nord de la France, avec quatre bombes qu'ils devaient lancer sur les docks de Bruges. Aux environs de la ville les aviateurs furent cernés et attaqués par cinq appareils alle-

mands et une bataille en règle se déroula à douze mille pieds d'altitude. Munro, le Sud-Africain, pilota et Brodie était observateur. Le premier dut manœuvrer avec précision pour éviter la pluie de balles pendant que l'observateur ripostait. La lutte dura vingt minutes. Munro nous montra les traces de deux balles dont l'une avait glissé le long de sa guêtre gauche et arracha un tableau de la chaussure et dont l'autre pénétra près du genou dans la guêtre et en sortit près de la cheville sans blesser la jambe. Les balles crièrent l'appareil et trouèrent le réservoir. L'appareil était perdu et Munro comprit qu'il n'y avait plus de salut possible à moins d'atterrir en territoire hollandais. Ils se dirigèrent donc de ce côté.

Quand on parvenait à atterrir en Hollande on était sauvé : on était alors interné et soigné.

Lorsque les Anglais franchirent la frontière ils furent encore poursuivis par deux Allemands qui continuèrent à tirer et soutinrent la poursuite. Finalement les Allemands abandonnèrent et Munro se dirigea vers la côte de Walcheren. L'appareil passa encore au-dessus de l'île et atterrit sur l'estran de Breezand. A l'atterrissage Munro fit preuve d'une grande habileté. Il s'aperçut qu'il n'avait pas la place suffisante pour laisser rouler l'appareil, qu'il irait s'écraser contre la dune et qu'ils auraient été blessés. C'est pourquoi il fit prudemment se retourner l'appareil de sorte qu'il tomba sur le plan supérieur.»

Il arriva une fois que trois alliés durent atterrir le même jour en Hollande, ce qui prouve que la lutte avait été dure.

Le raid d'avril sur Zeebruges donna donc les meilleurs résultats. D'abord on rendit le mouvement difficile à cause des bombardements, ensuite on endommagea la base, les hangars, les ateliers et les navires de guerre; et troisièmement, à cause des raids répétés on empêcha la bonne marche des travaux, car les Allemands et les civils durent se mettre à l'abri pendant des heures entières.

Ceci à propos de nos côtes.

\*\*\*

Et cependant beaucoup de navires furent encore torpillés.

Le 1 juin le transatlantique américain «Lincoln», (appartenant auparavant à la Compagnie «Hamburg America») fut coulé sur la route du retour en Amérique.

Les troupes étaient donc débarquées. C'était un navire de 18.000 tonnes.

En ces temps les Etats-Unis d'Amérique avaient dans les eaux européennes déjà 150 navires de guerre avec 35.000 matelots.

Le 2 juin arriva de San-Francisco à Seattle le premier bateau construit en béton, le «Faith», jaugeant 3.950 tonnes. Pendant le mois de mai 250.000 tonnes étaient en construction dans les chantiers américains.

Le 4 juin huit navires de faible tonnage furent coulés près des côtes américaines.

Le 5, les Anglais perdirent un croiseur auxiliaire: 7 hommes de l'équipage périrent.

Des sous-marins allemands semèrent des mines près des côtes des Etats-Unis.

Ce même 5 juin, les Allemands torpillèrent le navire hollandais «Koningin Regentes».

Cet acte produisit une grande impression à cause des circonstances suivantes :

On avait engagé des pourparlers entre l'Angleterre et l'Allemagne afin de faire l'échange, par Rotterdam de beaucoup de mutilés et d'apporter ainsi quelque adoucissement à la misère.

Mais on avait déjà commencé le transport.

Une délégation anglaise partit pour le continent, pour rédiger la convention, afin d'étendre le service.

Les Anglais s'embarquèrent sur le «Sindoro»; de-



Un épisode de la longue lutte sur l'Hartmansweillerkopf dans les Vosges.

vant eux parti le «Koningin Regentes» avec des mutilés et l'Allemagne commença maintenant les pourparlers décisifs en torpillant ce navire!

Rien d'étonnant donc à ce qu'une attaque sur un navire-hôpital dans des conditions pareilles, produisit une grosse émotion.

Le «Telegraaf» donna les détails suivants sur la catastrophe. (On supposa d'abord qu'une mine avait causé le désastre, mais bientôt on apprit la vérité.)

«Le télégraphiste du royaume en fonctions, Tegehaar, se trouvait pendant l'accident avec le premier officier, le pilote anglais et le second et quatrième machiniste dans la salle du mess.

«On venait d'annoncer le dîner», raconta-t-il, «lorsqu'on entendit l'explosion. Tout à coup tout se trouva sans dessus-dessous. J'ai certainement été étourdi un instant parce que soudain je sentis l'eau pénétrer dans la salle du mess. La lumière s'était éteinte comme par un coup de magie, mais nous aperçûmes une clarté vers l'avant et c'est vers elle que nous nous dirigeâmes. De toutes parts on entendit des cris de douleur. Je fus moi-même blessé à la tête et aux jambes. Pas moyen de se voir l'un l'autre mais je m'aperçus quand-même que le pilote anglais rampait devant moi. Nous grimpâmes tous par le trou dans la paroi et ainsi nous arrivâmes sur le pont. L'eau envahit toute l'espace et soudain le navire coula avec nous. J'aperçus heureusement un grand flotteur de tonneaux sur lequel je suis grimpé. Pour moi le danger était passé. Dans le lointain j'entendis crier alors : «Au secours, au secours!».

Je vis une tête émerger des flots entre les épaves. De plus près je m'aperçus que c'était celle du pilote anglais que je parvins à sauver. Nous repêchâmes encore quatre autres noyés puis le second pilote nous prit à bord de son radeau.

Un canot du «Sindoro» nous amena sur ce navire.

Les blessés furent aussi repris sur le «Sindoro» où nous fumes tous très bien soignés.

Le troisième machiniste, W. Van den Hoecke, nous raconte ce qui se passa dans la chambre des machines pendant la catastrophe. Il était justement de garde lorsque l'explosion se produisit. Et il nous dit : « Je fus d'abord projeté contre le plafond, puis je retombai sur le sol. Ma première idée fut que quelque chose sautait dans la chambre des machines. Lorsque je vis la vapeur je ne savais à quoi m'en tenir. Je tirai la soupape de sûreté mais elle ne fonctionna plus. Derrière moi la cloison étanche céda et le dynamo fut renversé de sorte que tout tomba dans une obscurité complète. Pendant que je m'enfuis, la conduite principale de la vapeur sauta et la machine s'arrêta donc. La même conduite sauta encore à un second endroit. Deux chauffeurs qui étaient à leur poste et deux graisseurs qui se trouvaient dans la cabine de l'avant, ne purent plus se sauver. Je ne parvins pas à amener deux autres chauffeurs et pendant que nous nous sauvâmes en tâtonnant dans l'obscurité, toutes sortes d'objets nous tombèrent sur la tête : des victuailles, des assiettes et des ustensiles.

Lorsque nous arrivâmes sur le pont, le bateau avait déjà une inclinaison d'au moins 50 degrés. Je dis aux chauffeurs de sauter à la mer mais ils n'osèrent point. Je jetai Arnous à l'eau et c'est à cela qu'il doit son salut. Wisselierlee se cramponna au navire. Je ne parvins plus à l'atteindre et il disparut dans les flots avec le «Regentes». Suspendu aux bossoirs je parvins encore à sauter dans une chaloupe et aider à repêcher Arnous ».

A l'infirmierie ils racontent les épisodes du sauvetage, mais quoique heureux d'être sauvés, nous nous demandons pourquoi ces hommes ont été attaqués et nous songeons à l'audacieux assassin qui les a coulés. Sur le pont les officiers allemands qui étaient venus avec le «Sindoro», se rassemblèrent pour être internés.

Nous avons aussi causé avec le guetteur Wareman, qui déclara qu'il a nettement distingué un sillage à babord, arrivant en oblique sur le bateau.



Un assaut à la baïonnette des chasseurs alpins français chaussés de skis.

Le bateau fut touché et immédiatement après se produisit l'explosion.

Le quartier-maître De Klerk a d'ailleurs entendu un sifflement caractéristique. De même que le charpentier Cornelis Baan, Monsieur De Klerk déclara d'une façon positive que l'explosion est due à une torpille. Comme il a jadis fait son service dans la marine de guerre et qu'il a aussi fait des exercices à la torpille en Angleterre, sa déclaration est très intéressante.

Le chauffeur Leydekker se trouvait avec le guet-teur Wareman et aperçut à environ 50 mètres du navire, sur une largeur de plus d'un mètre, un sillage se dirigeant vers le « Regentes ». Comme elle toucha le navire, l'explosion se produisit.

Toutes ces déclarations ont été faites également devant les autorités navales.

Tous les témoins déclarent sans hésiter que le « Koningin Regentes » fut torpillé.

Le président de la délégation qui se trouvait sur le « Sindoro », sir George Cave, nous dit qu'il était justement au lunch, à 1 heure, lorsqu'il entendit l'explosion.

Tous les membres de la délégation sont immédiatement montés sur le pont. Le spectacle qui se présenta à eux fut terrible à voir. On vit des hommes lutter avec les flots, d'autres s'étaient cramponnés à des épaves, pendant que le « Koningin Regentes » coulait.

Tout le monde était fort ému.

Sir George Cave tint à donner le témoignage que la conduite des Hollandais a été superbe. Tout ce qui put être fait a été accompli et d'une façon admirable. Les Anglais exprimèrent leurs condoléances pour la perte des vies humaines et pour les souffrances des blessés.

Le « Sindoro » lança le signal d'alarme S. O. S. Une demi-heure après un hydravion anglais arriva sur les lieux de la catastrophe.

On a naturellement fait l'impossible pour explorer tous les environs.

Le « Sindoro » et le « Zeeland » mirent leurs chaloupes à la mer, qui croisèrent à travers les épaves. « Ces épaves étaient très dispersées » et nous permirent de nous faire une idée de l'étendue du désastre » me raconta un officier qui avait dirigé les travaux de recherche. Des débris de bastingage, des parties du pont, des meubles, des lits, etc., tout cela ne forma qu'une masse étendue. Des débris d'assiettes et des plateaux qui avaient été ser-

vis dans la salle du mess se trouvaient au loin sur les épaves.

On chercha dans tous les sens.

On vit apparaître un pan d'habit, on le saisit et on repêcha le chauffeur Goedhart. On parvint encore à le ranimer.

Le pilote anglais Sutherland, très bien connu ici parmi les pilotes hollandais, fut repêché avec un crochet. Chacun fit son possible, on travailla avec calme et rapidité, et lorsque, après une heure et demie de travail nous nous éloignâmes, tout avait été fait qui était humainement possible.

Le départ fut tragique. La pointe d'un mat du « Koningin Regentes » émergea des flots et indiquait ainsi le tombeau de six braves marins.

Le « Koningin Regentes » avait Flessingue comme port d'attache : le bateau appartenait à la société bien connue « Zeeland ». Les rescapés furent donc conduits dans cette ville où l'on transporta aussi le cadavre de l'administrateur Smit.

Les Allemands osèrent encore pousser le cynisme jusqu'à vouloir envoyer des délégués à l'enterrement, car ils n'ont encore leur crime.

Mais le commissaire de police de Flessingue pria instamment le gouvernement de ne pas leur donner cette permission ou bien de le dégager de toute responsabilité concernant des troubles possibles.

Les officiers n'assistèrent donc pas à la cérémonie.

Continuons notre aperçu général.

On accusa le Mexique de permettre une base de sous-marins allemands sur ses côtes. Le Mexique nia le fait avec énergie.

Le 8 juin la destruction totale sur la côte américaine était de 18.600 tonnes. 355 personnes avaient péri.

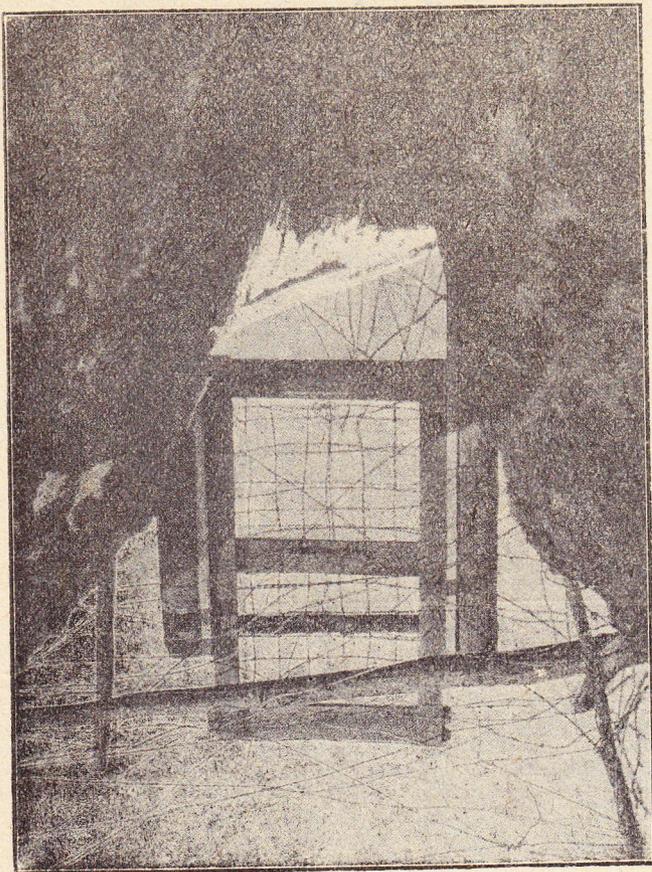
Le 11 juin des aviateurs allemands bombardèrent Boulogne. Il y eut 11 morts dans la ville.

Le 13 juin un sous-marin torpilla le paquebot armé « Patria », un bateau anglais : 16 hommes de l'équipage furent tués.

Le personnel des navires de guerre américains fut porté de 87.180 hommes à 131.485.

Le 18 juin, Bonar Law communiqua dans la Chambre des Communes que pour la première fois le tonnage des navires en construction dépassait celui des pertes.

Le 21 juin coula dans l'Océan Atlantique le vapeur belge « Chilien » à 1400 miles de la côte américaine.



Une trappe dans les tranchées allemandes.

Nous avions alors plusieurs vaisseaux en service. En 1917 on avait fondé au Havre une société de navigation, le « Lloyd royal belge » dans le but d'assurer le ravitaillement pendant et après la guerre. Le gouvernement donna de véritables garanties.

Il y eut aussi de l'émulation sur les chantiers navals. Car la construction de navires était la question vitale de la guerre.

L'Amérique seule construisit 280.000 tonnes pendant le mois de juin, ce qui donna 1.084.000 tonnes depuis le mois de janvier.

Le 1 juillet fut coulé un cinquième paquebot américain, appartenant à l'« Hamburg-America Line ». Il était sur le chemin du retour. Il y eut 7 victimes.

Le 3 juillet on publia une liste faisant connaître les transports américains déjà effectués.

On avait débarqué en France : 1718 hommes en mai 1917, 83.000 en mars 1918, 117.000 en avril, 244.000 en mai, 276.000 en juin.

Le 15 juillet deux navires furent torpillés : le transport « Barunga » qui transportait des troupes en Australie — il n'y eut pas de victimes — et le « Djemnah », allant de Bizerte à Alexandrie : 492 hommes périrent dans la catastrophe.

Le 16 juillet un navire espagnol fut torpillé : à bord se trouvait l'ambassadeur d'Espagne à Athènes. L'indignation fut grande en Espagne.

Le 17, un grand sous-marin allemand coula le « Carpathian » de 13.000 tonnes, appartenant à la Cunard Line.

Le 18, les Américains perdirent un bateau de ravitaillement : il y eut dix victimes ; le 19 périt le croiseur « San Diégo », sans qu'on ait eu à regretter des vies humaines.

Le 20, le « Justice » de 32.000 tonnes fut coulé sur les côtes de l'Irlande : il fut attaqué par plusieurs

sous-marins : il avait 700 hommes à bord dont 11 perdirent la vie.

Le 27 juillet on raconta un fameux exploit du lieutenant-aviateur américain Edwin Chamberlain. Il fut attaqué par 12 avions allemands, il en abattit cinq ; il dispersa un détachement allemand à l'aide de sa mitrailleuse ; un peu après il fut forcé d'atterrir ; un soldat allemand le fit prisonnier, mais Chamberlain le força de passer à la nage une rivière avec lui et il amena lui-même le soldat allemand comme prisonnier dans nos lignes.

Le fait que la Norvège avait perdu jusqu'alors près de 800 vaisseaux avec lesquels périrent 1700 Norvégiens, prouve que les pays neutres eurent aussi beaucoup à souffrir de la guerre sous-marine.

En juillet 1918 les alliés perdirent ensemble 313.000 tonnes, contre 534.000 tonnes en 1917.

Nous devons aussi rendre hommage aux marins qui n'étaient pas occupés à la guerre, mais qui eurent la vie aussi très dure et qui coururent aussi de grands dangers au service de notre pays.

Nous voulons dire les marins qui faisaient le service du comité de secours entre la Hollande et l'Amérique. Il y avait parmi eux beaucoup de Belges, des officiers et des matelots d'Anvers, des pilotes de Flessingue, d'Ostende et d'ailleurs.

Le service marcha régulièrement au profit du pays occupé, ainsi que du nord de la France.

Pendant l'été de graves difficultés surgirent.

Une grève du personnel du port éclata à Rotterdam et on refusa de décharger tous les bateaux, même ceux du comité de secours.

C'était pour la Belgique, la famine à brève échéance. On fit venir à Rotterdam les soldats internés dans les camps, pour faire cet ouvrage au profit de leurs concitoyens.

On envoya aussi des navires à Flessingue où il y avait du personnel suffisant qui voulait s'occuper du déchargement, d'autant plus que la guerre sous-marine avait complètement arrêté le trafic de ce port.

Nous citons ici un extrait qui parut alors dans le « Vlissinger Courant » à l'occasion de l'arrivée de ces navires.

Le lecteur apprendra ainsi quelques particularités concernant le différend en Hollande surgi pour une question de salaires. Et puisque nous citons en particulier tout ce qui regarde notre pays, cet extrait mérite certainement que nous le citons ici :

« Le voilà ! »

Quand ce cri fut lancé, tous les regards se tournèrent vers la mer.

Cela se passe évidemment sur le « Boulevard » qui fut le lieu de réunion habituel de centaines d'habitants de Flessingue.

« Le voilà ! ». Les gens se montrèrent nombreux sur le seuil de leur porte ou à leur balcon ; beaucoup montèrent jusqu'à l'« Oprit »...

Le « Léopold II » se montra au tournant, s'approcha et passa devant la digue : sur deux toiles gigantesques il porta le nom de l'Œuvre, qui préserva de la famine un peuple qui souffrait et qui luttait « Belgian Relief ». Et ce fut un hasard, mais un hasard émouvant, qu'à cette même minute la voix de la guerre se fit entendre dans le pays occupé, par les explosions brèves et sourdes d'un tir contre avions, qui crachait des flocons blancs dans l'azur du ciel.

« Et voilà l'autre aussi ! » cria-t-on encore lorsque le « Président Bunge » se montra à l'horizon. Les chaloupes à rames conduisirent les pilotes à bord : les remorqueurs manœuvrèrent et ce fut bientôt toute une vie sur le fleuve, nous rappelant les beaux jours d'autrefois.

Des centaines de personnes avaient été attirées sur le Boulevard et plus loin sur la digue derrière l'île et près des écluses par l'arrivée des deux bateaux ! C'était bien là une preuve de l'isolement de l'Escaut que descendirent et remontèrent jadis des centaines de navires tous les mois !

Lorsque tomba la nuit et que le fleuve argenté semblait vibrer dans le clair de lune, les deux bateaux de secours étaient amarrés au quai.

Jadis Anvers était la Reine de l'Escaut, et autour de la svelte tour Notre-Dame, le commerce actif et remuant entretenait une activité fébrile et bouillonnante qui s'éparpillait de la métropole commerciale dans tous le pays par l'Escaut, la Lys, le Rupel, la Dyle, la Dendre, par la Meuse et la Sambre, par de multiples canaux et un réseau de chemins de fer étendu. Et partout régnait l'aisance.

Maintenant, voilà deux seuls navires de la charité qui viennent apporter une bouchée de pain à un peuple luttant pour le droit et pour la liberté.

Tout le monde sait pourquoi le « Léopold II » et le « Président Bunge » sont venus de Rotterdam jusqu'ici. Le comité de secours ne peut pas permettre que le peuple belge, qui n'a rien à voir avec la question de salaire, soit exposé à la famine. La souffrance est déjà terrible en Belgique. Les privations minent la santé publique. Bien de petits enfants, garçonnets et fillettes succombent. Bien des malades périssent faute d'aliments fortifiants. Des mères luttent avec autant d'héroïsme que leurs fils du front, pour le salut de leur famille et de la race. Pour elles c'est une lutte continuelle contre la faim. Les déportations se pratiquent sur une grande échelle. Les réquisitions allemandes enlèvent même leur lit aux vieillards. Les hôpitaux sont bondés. Des pères qui se privent de nourriture parce qu'à la maison les enfants pleurent de misère, passent à la rue en titubant : ils ont l'éternelle sensation de ne jamais pouvoir manger à leur faim.

Les Allemands récupèrent des millions sous forme de taxes de guerre et d'amendes.

Dans la région des étapes la population de beaucoup de villes passe toutes les nuits dans des caves. Et qui pourra jamais dépeindre les drames cachés qui se déroulaient dans les chaumières ?

Toutes ces misères accablent la Belgique parce qu'elle fut fidèle à sa parole, parce qu'elle choisit l'honneur et le droit plutôt que la trahison.

Non, le comité de secours ne peut pas souffrir que les bateaux, chargés de vivres restent sans être déchargés, pendant qu'au delà des fils électrisés, la faim et tout son cortège de malheurs et de maladies, s'acharne sur la population.

A Amsterdam on ordonna aux ouvriers du transport de décharger les bateaux afin de ne pas exposer les réserves du port à périr. Ce fut donc un conseil, donné dans l'intérêt des travailleurs.

Dans ces conditions on ne peut adresser aucun reproche aux soldats belges internés qui déchargent à Rotterdam les bateaux du ravitaillement dans l'intérêt de leurs propres parents, femmes et enfants, dans l'intérêt de leur propre peuple.

De plus, la nation belge qui souffre maintenant les maux que tout pays neutre, honnête, aurait pu souffrir, ne peut pas, en surplus de toutes ses misères, encore souffrir d'avantage pour une question de salaires.

Il ne s'agit nullement en l'occurrence d'une affaire commerciale.

Lorsque les bateliers apportaient, par les champs inondés du pain et du fromage à la ville de Leide qui se mourait, on ne se préoccupait pas de la question de salaires. Il fallait à tout prix voler au secours d'une ville qui avait lutté et souffert avec héroïsme pour la liberté.

Les bateaux de secours devaient donc aussi être déchargés pour le salut d'une nation qui devint victime d'une agression perfide et dont le sort témoigne toujours encore contre l'usurpation du pouvoir et la force des armes.

Le débardement se passa sans incidents. Des soldats hollandais occupaient le quai où se trouvaient les bateaux, pour prévenir des troubles possibles de la part des personnes qui se déclaraient solidaires avec les travailleurs du port de Rotterdam.

Revenons maintenant aux champs de bataille

pour nous rendre compte comment se passa le mois de juin.

## LA BATAILLE DE LA MATZ

Nach Paris ! — Von Hutier à la Matz —

La contre offensive du Général Mangin.

La situation.

Les Allemands n'abandonnèrent pas encore leur plan d'offensive sur Paris et ils étaient maintenant en possession de deux positions d'appui dangereuses pour les alliés, d'où la menace sur Paris devint sérieuse : Montidier et Château-Thierry.

Paris était encore couvert par deux forêts : celle de Compiègne et celle de Villers-Cotteret.

Ces forêts n'étaient pas encore occupées par l'ennemi, dont le front présentait une courbe.

C'est pourquoi Ludendorff voulut essayer d'abord de rectifier ses positions. Noyon-Soissons, de Compiègne à Villers-Cotteret.

Il voulut pour cela attaquer sur les deux ailes dans l'espoir d'encercler ainsi les troupes françaises au centre.

La position de ces troupes était en effet très critique. Ces combats avaient pour but de former une base solide en vue de la marche triomphale sur Paris.

La nouvelle offensive commença le 9 juin par une attaque dans la direction de Compiègne.

La 18<sup>e</sup> armée de von Hutier devait exécuter ce point du plan de Ludendorff.

Le général en chef voulait être maître de Compiègne endéans les 48 heures.

La place devait tomber par un mouvement de flanc par l'ouest du 51<sup>e</sup> régiment et par l'est du 10<sup>e</sup> grenadiers.

On promit aux troupes le pillage d'une riche contrée et plus insolent que jamais retentit le cri : « Nach Paris ».

Le général Finck von Stein le fit sien dans un ordre du jour d'armée au 5<sup>e</sup> grenadiers : « Derrière le premier objectif, c'est Paris. La division se montrera digne de son glorieux passe ! » « Aus nach Paris », voilà cet ordre du jour.

Mais cette fois-ci les Français ne furent point surpris comme les fois précédentes, il était trop clair que l'attaque se produirait à cet endroit.

Von Hutier disposait de 14 divisions, en tout 170,000 hommes, sur un front de 35 kilomètres, entre Montidier et Noyon.

Le 9 juin, de grand matin commença la préparation d'artillerie avec l'avalanche ordinaire d'obus, sans oublier les obus asphyxiants.

Mais les Français bombardèrent non moins violemment les rassemblements des troupes d'attaque allemandes et leur infligèrent de lourdes pertes.

A 4 h. 30 du matin, l'infanterie qui se trouvait le plus près de la vallée de la Matz, monta à l'assaut.

En défendant le terrain avec héroïsme, les Français reculèrent pas à pas sur Rubescourt, Le Fretoy, Mortemer ; mais à droite on dut cependant abandonner le plateau intéressant de Lassigny.

Au centre se créa ce qu'on appelle une poche. Les Français durent y soutenir la pression de 60,000 hommes dont une division de chasseurs amenés d'Italie et la 4<sup>e</sup> division de la garde.

Ils reculèrent de 7 kilomètres, jusqu'au sud de Ressons-sur-Matz et de Mareuil-Lamotte.

Von Hutier essaya d'étendre son succès pendant la nuit devant la forêt de Ressons et au sud de Cuvilly, mais von Oelinger échoua dans ses tentatives de prendre Courcelles.

Hoffman parvint à prendre pied dans le bois de Thiescourt.

Au soir, Clémenceau annonça : « Ce n'est pas la fin mais il y a de bons indices ».

Et en effet, il n'arrive plus des nouvelles alarmantes comme lors des attaques précédentes.



Un assaut à la baïonnette des Français.

Le 10 au matin, von Hutier reçut des divisions fraîches qu'il envoya immédiatement dans la fournaise au sud-est, le long de la Malz et au sud-ouest sur le plateau de Belloy.

Les Français opposèrent encore une résistance acharnée : l'ennemi ne parvint à prendre le plateau de Mery-Belloy Saint Maur qu'au prix de pertes sanglantes. Ce furent les troupes de von Weber qui souffrirent énormément.

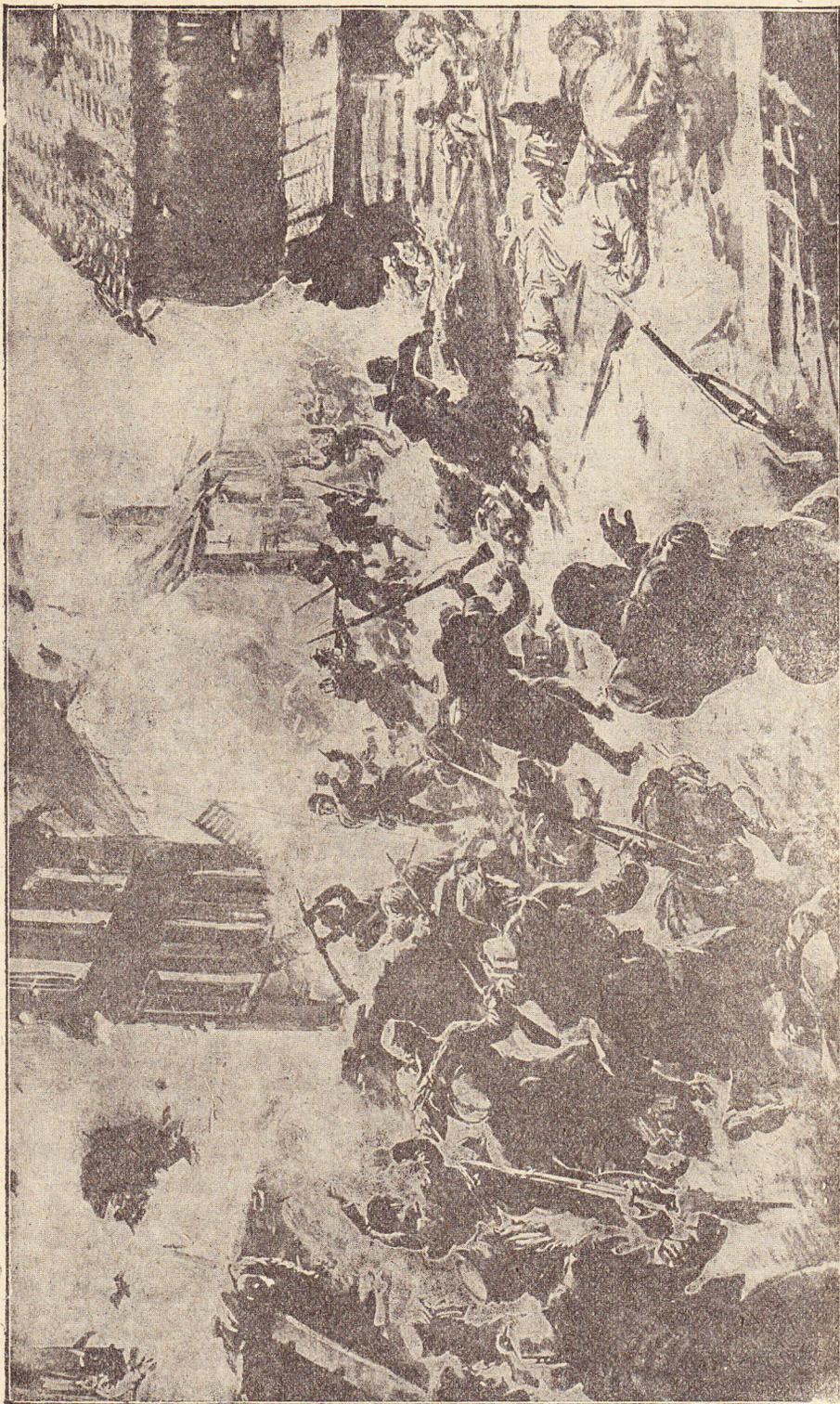
Au centre, von Scheller atteignit à grand'peine Marquéglise et Elincourt : à droite le plateau de Lassigny tomba sous la pression de Hoffman. Les cavaliers de Plémont avaient refoulé quatorze attaques, le jour précédent.

Les Allemands tirèrent profit des replis de terrain pour s'infiltrer par groupes par les vallées, de sorte que les Français durent se retirer sur la Malz inférieure afin de garder la liaison et d'éviter l'encerclement. Ribécourt fut prise, et le soir, on se battit encore dans les rues de Machedont et de Béthencourt. Puis on fut forcé de reporter les positions sur Bailly et Trarçq-le-Val.

Le « Petit Parisien » annonça que la situation était plus critique que la veille.

C'était une affirmation qui cachait l'inquiétude, tout en la faisant connaître.

Pétain demanda la coopération du 2<sup>e</sup> corps anglais. Foch répondit que ce serait difficile à obtenir



Un combat de rue dans le nord de la France.

mais en même temps il écrivit une lettre personnelle au général Wilson pour insister sur la nécessité de la réorganisation des divisions britanniques. Pershing offrit la collaboration des divisions américaines.

Le 19, le général Mangin reçut le commandement temporaire d'un groupe de divisions rapidement composées pour arrêter l'avance allemande sur la Matz. Il écrit lui-même à ce sujet :

« Le général Foch insiste pour que la contre-attaque se déclenche le plus rapidement possible. Le

général Mangin part aussitôt, voit au passage le général Humbert et donne ses ordres à 18 heures aux cinq divisionnaires convoqués à son poste de commandement.

Transportées en camion, deux divisions manquent de leur artillerie, qui ne peut rejoindre que le surlendemain ; deux régiments d'artillerie automobile les remplacent. La contre-attaque partira le lendemain 11 à 11 heures.

L'ordre du général Mangin se terminait par cette phrase, qui devait être portée à la connaissance des

troupes : « L'opération de demain doit être la fin de la bataille défensive que nous menons depuis plus de deux mois ; elle doit marquer l'arrêt des Allemands, la reprise de l'offensive, et aboutir au succès. Il faut que tout le monde le comprenne ! »

Cette action rapide, imprévue, obtint tous les résultats attendus ; la progression fut assez faible à gauche, où la contre-attaque se trouvait prise de flanc par l'artillerie allemande restée dans ses lignes, mais bonne à droite où opérait la 48<sup>e</sup> division Prax, qui sut passer immédiatement à la manœuvre à ciel ouvert. Mais l'attaque allemande était arrêtée net ; elle avait manqué son but.

Le haut commandement français en jugea ainsi et arrêta la contre-attaque, dont l'ardeur ne se ralentissait pas. Il eut raison. Assurément sur ce terrain on prenait des canons, on faisait des prisonniers en s'usant moins que l'adversaire ; mais on s'usait ; au point de vue local, tactique, il fallait prolonger le succès ; mais au point de vue général, stratégique, il fallait l'arrêter. Reprendre plus ou moins du terrain perdu était indifférent au cas particulier. En outre, fait capital, considération décisive, l'effet moral était obtenu.

Les ordres trouvés sur les prisonniers sont bien nets : Compiègne était le premier objectif, mais Paris était indiqué. (1)

Les Français avaient pris 1000 prisonniers et 19 canons, dont 11 de gros calibre.

Von Hutier comprit que Compiègne était hors de sa portée et il se tint sur la défensive.

Louis Madelin écrivit très bien dans « Le Chemin de la Victoire » :

Les Allemands restaient — le soir du 13 juin où la bataille était close, — dans la même position scabreuse que le 8 juin au soir.

Ils avaient simplement fait abimer une douzaine de belles divisions. Par ailleurs, la vigueur du soldat français s'était de nouveau affirmée dans la défensive comme dans la contre-offensive et tout notre pays en avait tressailli d'espoir.

Quant aux Allemands, ils en demeuraient profondément déçus. Je lis dans une lettre, écrite par l'un d'eux au soir de ce sanglant échec, — un revenant de Russie : « Décidément, ces diables de Français ne sont pas des Russes. »

Le 12 les Allemands avaient encore attaqué près de Soissons. Mais la situation donnait encore bien des soucis.

Que va faire maintenant Ludendorff ? Durant les journées, les semaines qui suivent, c'est la question qui préoccupe Foch.

L'attaque du 9 juin a été pour les Allemands un échec. Le point où elle s'est produite, presque à la jonction des armées anglaises et françaises, nous a permis d'amener rapidement sur place les réserves suffisantes pour l'enrayer.

Mais tout indique que Ludendorff ne s'en tiendra pas là. L'art de la guerre consiste surtout à prévoir le pire.

Or, l'armée française se trouve dans un grand état de fatigue ; les deux dernières attaques ont presque entièrement épuisé ses disponibilités ; l'armée anglaise n'est qu'imparfaitement remise des coups terribles qu'elle a reçus.

Quant à l'armée américaine, quelle que soit la hâte avec laquelle on procède à son organisation, à son entraînement, elle ne peut, pour quelque temps encore, que jouer un rôle presque insignifiant.

Telle est, dans ses grandes lignes, la situation si critique devant laquelle se trouve Foch : épuisement de nos réserves d'une part ; de l'autre, les Allemands à 60 kilomètres de Paris, à 60 kilomètres de Calais ou d'Abbeville, qui sont des points également vitaux pour nous.

A supposer que, ce qui n'est nullement improbable, Ludendorff reprenne avec vigueur son offen-

sive dans les Flandres pour saisir coûte que coûte les ports du Pas de Calais, serons-nous, cette fois encore, en mesure d'étayer efficacement l'armée anglaise, d'empêcher tout nouveau fléchissement ? Il s'agit donc avant tout, pour Foch, d'utiliser avec le maximum de rendement ce qui lui reste des réserves anglo-françaises. Il est indispensable pour cela que ces réserves soient en quelque sorte interchangeables, que les Français puissent se porter au secours des Anglais et réciproquement. Sa directive du 13 juin n'a pas d'autre objet :

« L'attaque allemande sur le front Montidier-Noyon semble enrayée ; il paraît vraisemblable d'admettre que l'ennemi prépare un nouvel effort contre les armées britanniques.

» Les réserves alliées doivent être à la bataille, là où elle se livre. »

Le général Foch prescrit au maréchal Haig et au maréchal Pétain d'établir de concert un plan de transport de leurs disponibilités au profit de l'une et l'autre des armées.

Foch donna encore d'autres indications pour repousser des attaques, maintenant que la méthode de Ludendorff était mise au jour.

En même temps Foch presse le plus qu'il peut l'organisation de l'armée américaine. Dans une note à Clemenceau du 22 juin, il précise que l'Amérique doit avoir en France 90 divisions constituées pour avril 1919, 100 divisions pour le mois de juillet.

Le jour suivant, il a à Chaumont un entretien avec Pershing.

Il demande à Haig de remettre à sa disposition les divisions françaises qui restent encore dans le Nord.

Par des lettres réitérées, il insiste auprès du général Diaz pour que l'armée italienne se décide à attaquer les Autrichiens : première lettre le 12 juin ; le 13 juin, les Autrichiens ayant tenté une attaque sur la Piave et ayant échoué, il demande à l'Etat-Major italien d'exploiter immédiatement le succès, de préparer en tout cas une attaque sur le Trentin pour le jour où les alliés prendront l'offensive sur tous les fronts, « c'est-à-dire vraisemblablement au mois de septembre ».

Cependant les journées s'écoulaient et les Allemands ne bougent pas. L'attaque germanique qu'il y avait lieu de redouter dans les Flandres ne se produit pas. Quelles sont les raisons de ce retard ? Pourquoi un si long entr'acte ? Les divisions germaniques épuisées par les violents efforts qu'elles viennent de prodiguer ont-elles besoin de tout ce temps pour se reconstituer ? Ludendorff hésite-t-il avant de lancer une nouvelle grande offensive ?

Quoi qu'il en soit, Foch met à profit cet intervalle si précieux. Ce sont des semaines de labeur intense. On fait, autour de lui, « travailler les méninges », ainsi qu'il le recommandait à ses élèves de l'Ecole de Guerre ; perfectionnement jusque dans ses moindres détails de la nouvelle tactique défensive qu'il convient désormais d'opposer aux Allemands ; préparation des deuxièmes et troisièmes lignes ; mise en défense du camp retranché de Paris, surtout, regroupement des réserves en vue de leur utilisation immédiate ; entraînement intensif des divisions américaines pour qu'elles puissent intervenir le plus tôt possible dans la bataille.

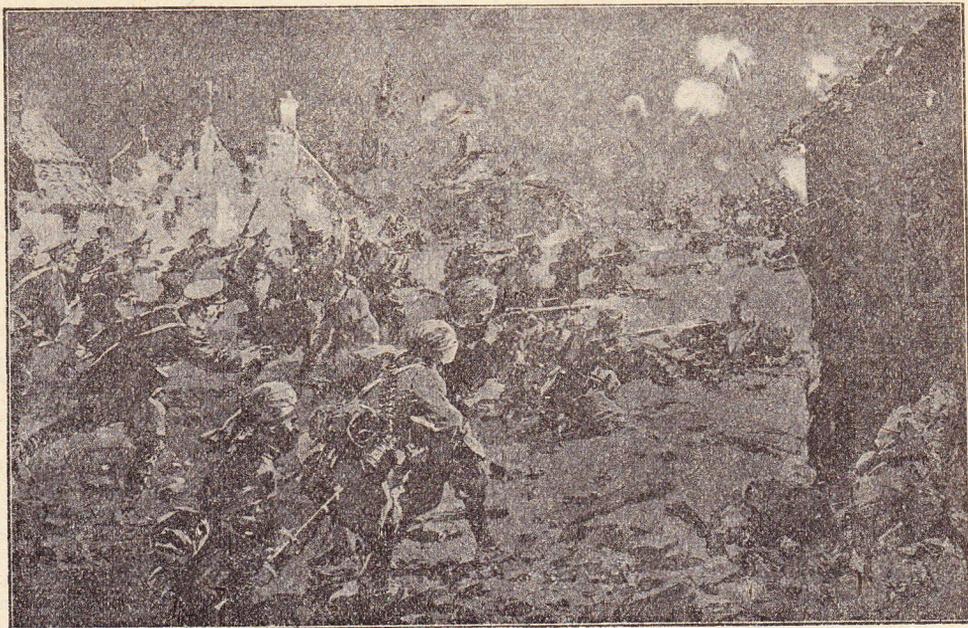
Ce n'est pas tout : Foch se préoccupe de la riposte en même temps, sinon plus que de la parade. Il a été, de tout temps, un spécialiste des attaques de flanc.

Pendant le mois de juin, les Allemands livrèrent des attaques acharnées dans le but de se rendre maîtres de Reims.

Le 1 juin deux attaques simultanées échouèrent, l'une au sud-est de Reims, entre le parc Pommery et le fort de Pompelle, l'autre à l'ouest et au sud-ouest entre la Haubette et Ormes, cependant que les Français reprirent Vrigny.

Le 9 et le 18 juin l'ennemi tenta encore de prendre cette importante position.

(1) « Comment finit la guerre ».



Le village de Neuve-Chapelle : le théâtre de combats continuels.

Le 18 il dirigea ses efforts sur la position entre Vrigny et Pompelle et prit pied sur le cimetière au nord de Reims et au nord-est de Silbery. Partout ailleurs il fut refoulé.

Les 23 et 29 il attaqua le Mont Bligny, occupé par les Italiens et s'en empara, mais il le perdit à nouveau lors d'une contre-attaque.

Le mois de juin se passa sans que les Allemands étaient parvenus à prendre Reims.

## LA BATAILLE DE LA PIAVE

Entretiens les centraux commencèrent aussi une offensive en Italie.

Après la bataille de l'automne 1917 le front y était resté immobile et nous avons vu après le désastre du Caporetto que les Italiens s'étaient retirés derrière la Piave. Ils avaient empêché l'ennemi de prendre la plaine vénitienne.

Le général Diaz avait mis ce long repos à profit pour réorganiser toute l'armée, pour améliorer les cadres et pour intensifier la fabrication des munitions et maintenant il assura qu'il était prêt à chaque éventualité.

On avait mobilisé 4 millions d'hommes : la classe de 19 se trouvait au front et celle de 20 dans les centres d'instruction.

De son côté le feld-maréchal Boroëvic disposait des troupes rendues libres par les traités de Brest-Litovsk et de Bucarest.

Car les 5 et 26 mars la Roumanie avait conclu la paix.

Le gouvernement roumain fit la proclamation suivante :

Ce midi à 12 heures la paix a été conclue : elle porte le nom de « Paix de Bucarest ». Toutes les questions en litige entre la Roumanie et les Etats avec lesquels la Roumanie était en guerre, sont résolues.

Les relations normales sont reprises avec ces Etats. Le pays redevient neutre et les empêchements causés aux développements pacifiques intérieurs sont maintenant complètement levés.

La Roumanie peut maintenant, sous la protection de ses organes constitutionnels restés intacts par la guerre, se remettre à l'œuvre pour faire disparaître les traces de la guerre et pour consolider l'état créée par la paix. »

Cela sonnait bien, mais les centraux allaient évidemment considérer le malheureux pays comme

une espèce de dépôt dont ils tireraient tout ce qu'ils pourraient.

Boroëvic concentra ses forces en vue de l'offensive. Il apprêta 71 divisions soutenues par 7500 canons. Il ne devait employer que 37 divisions pour l'attaque. La 11e armée de Schenchenstael se trouvait avec 20 divisions sur la Brenta; la 6e armée de l'archiduc Joseph, sur la Piave devant Montello la 5me de von Wurm sur la Giave inférieure, avec 15 divisions; derrière ces troupes, et dans le Frioul se trouvait la 4me armée.

La ligne faisait donc une courbe de 150 kilomètres depuis la vallée de l'Asiago jusqu'à la mer.

Boroëvic avait donc concentré des masses solides sur les ailes et des forces moins puissantes au centre. Le plan d'attaque prévoyait une avance des ailes afin de serrer la plaine vénitienne comme dans les mâchoires d'une tenaille; les 16me, 4me et 23me corps devaient passer la Piave; le 16me devait marcher vers le nord de Trévise, le 4me devait prendre la ville et les autres auraient à soutenir l'opération et atteindre, le lendemain, le chemin de fer Trévise-Mestre.

Le général Diaz attendait l'attaque avec confiance : il avait disposé la 3e armée sur la Piave, la 4e entre le fleuve et la Brenta ; sur le plateau d'Asiago se trouvaient les divisions françaises du général Graziani et les divisions anglaises de Cavan.

Boroëvic adressa un ordre du jour flamboyant aux armées, il excita leur convoitise en leur parlant d'un riche butin et la nourriture abondante que leur promettait la plaine vénitienne ainsi que de l'honneur et de la gloire qu'elles devaient récolter.

Enfin il leur promit la victoire finale qui devait précéder la paix.

Le 15 juin, à 3 heures du matin, le bombardement commença. A 7 h. 30 l'infanterie se lança à l'assaut sur un front de 100 kilomètres. Elle ne parvint pas à prendre pied sur le plateau d'Asiago.

Les rangs furent décimés par le feu d'artillerie, et ceux qui échappèrent à ce carnage vinrent s'écraser sur les solides retranchements des alliés. Schenchenstael fut arrêté à cet endroit.

Entre la Brenta et la Piave, la 4e armée italienne recula un moment mais elle reprit le terrain perdu et un soir, elle avait gardé presque la totalité de ses positions.

Sur la Piave moyenne l'archiduc Joseph réussit à passer le fleuve et à monter la côte de Montello; où

la position fut défendue avec acharnement. Sur la Piave inférieure von Wurm réussit à forcer le fleuve près de Fagare et San Dona di Piave, mais au prix de pertes sanglantes.

L'empereur Charles se trouvait à ce point du front.

Le lendemain les Italiens firent une contre-attaque sur le Montello et prirent 4500 prisonniers.

Le 17 juin, le combat faisait rage surtout en ce point et à l'entrée des lagunes. Les Italiens empêchèrent toute avance ennemie.

Le Montello formait la charnière du front italien. L'archiduc Joseph y déclancha deux attaques. Dans une d'elles, ses troupes arrivèrent sur la hauteur 279, au nord de Giavera et par l'autre jusqu'au chemin de fer de Montelluna.

Près de la mer le général von Wurm perça jusqu'au canal de Fossalta, mais au centre, près de Candelu, la 3e armée italienne résista et prit 7000 prisonniers y compris le général Kronstatt.

Les Autrichiens subirent de terribles pertes mais les Italiens eurent aussi beaucoup de morts et de blessés.

Une attaque de von Wurm contre Lasson et une tentative de foncer sur les lagunes échouèrent. L'offensive devait échouer.

Des prisonniers autrichiens appelèrent l'attaque « l'offensive de la faim ».

Le sentiment ne changea pas à Vienne.

Le 19 éclata même une grève sérieuse dans la ville. Dans le conseil municipal le bourgmestre accusa l'Allemagne de ne pas tenir ses engagements. Elle devait envoyer 2000 sacs de farine. Le gouvernement devait réquisitionner la récolte et faire battre le grain par des agents de l'état.

Sur le front la situation s'assombrit. Les troupes qui avaient passé la Piave se trouveraient dans une situation pénible : on dut les ravitailler par avions.

Les Hongrois seuls auraient perdu 75.000 hommes. Les pertes totales des centraux se chiffèrent par 180.000 hommes.

Les revers se changèrent en désastre par la coopération des éléments.

La neige fondit sur les montagnes : de terribles orages éclatèrent. Les eaux descendirent des montagnes et la Piave grossit soudain.

Le courant devint effrayant, il arracha des ponts, des pontons et des bateaux chargés de troupes. Le fleuve déborda. Une panique éclata parmi les hommes. Le désarroi fut terrible.

Le 22 Orlando revint du front et eut une entrevue avec 150 députés.

Il estima que la bataille était gagnée : les Autrichiens luttèrent désespérément pour se soustraire à la pression des Italiens partout où ils avaient franchi la Piave. Parmi les prisonniers et les morts se trouvaient 10 p. c. d'officiers.

Dans les rangs italiens combattaient aussi des Yougo-Slaves, qui étaient donc des sujets de la monarchie danubienne. Tous ceux qui étaient faits prisonniers par les Autrichiens furent fusillés. La situation des Autrichiens au-dessus de la Piave devint critique. Le fleuve était gonflé et les artilleries italienne et alliée les bombardèrent sans répit, causant de terribles ravages.

Il devint plus que temps de se retirer et d'abandonner le terrain conquis au prix de tant de sacrifices.

Le 23 juin, avant le lever du jour, le mouvement commença : entre 3 et 6 heures les Italiens commencèrent la poursuite. L'artillerie bombarda les ponts et les bateaux. On fit plus de 5000 prisonniers. Sur les bords et sur les cloûs il y eut de nombreux morts et le fleuve en emporta aussi beaucoup. La Piave présenta un spectacle horrible. Le fleuve charria des pontons, des bateaux, des bois et des ponts.

Le 6 juillet, les Italiens avaient pris en tout 23.900 prisonniers, 63 canons et 1200 mitrailleuses.

Pour les Autrichiens l'offensive s'était changée

en défaite, mais les Italiens n'avaient pas avancé. De part et d'autre, il y eut de nombreuses victimes. Tel fut le véritable bilan des journées terribles de juin et de juillet.

A Rome on pavoisa, des cortèges parcoururent les rues des villes principales et l'on acclama le général Diaz.

A Turin le bourgmestre lut un serment disant qu'on se battrait jusqu'à la victoire finale et la foule l'acclama. Mais la presse mit la population en garde contre un optimisme outré.

Le «Corriere della Sierra» demanda des divisions aux alliés, afin de pouvoir résister aux divisions allemandes que l'on pouvait attendre à voir arriver.

Car il était déjà arrivé plus d'une fois que les Allemands avaient fait tourner le sort de la bataille, quoi qu'on annonçât que les Autrichiens avaient employé les trois quarts de leurs réserves.

Quoiqu'il en soit, une force imposante resta sur la rive gauche de la Piave, constituant une menace permanente.

Le 30 juin, les Italiens reprirent entièrement le Montello et y firent encore 700 prisonniers.

Le 1er juillet, ils prirent les passes del Rosso et Echele avec 2000 prisonniers.

Le 2 juillet, les Italiens avancèrent sur la Piave inférieure et firent 1900 prisonniers ; le 4 juillet ils en firent encore 400.

Mais la bataille se calma rapidement. L'Autriche-Hongrie avait fait sa dernière offensive.

Le général Diaz pouvait songer maintenant à satisfaire le désir de Foch ; il put du moins étudier les plans dressés à ce sujet.

Nous savons que le généralissime des armées alliées avait insisté sur la nécessité d'une offensive italienne.

Les circonstances firent en sorte que cette révolution dut être remise jusqu'au mois d'octobre. Dans un discours très applaudi à la Chambre italienne, le président du conseil, Orlando, parla de la bataille sur le front occidental. Il loua la résistance des soldats français, anglais, belges et portugais qui défendaient l'existence et la liberté des nations.

Puis il ajouta : « Dans un moment comme celui-ci, lorsque la lutte est à son apogée, l'Italie doit aussi se trouver aux côtés de ses alliés.

Elle donnera des preuves tangibles de sa solidarité avec eux.

Il n'est pas nécessaire de publier des détails à ce sujet, mais je puis assurer avec fierté et avec satisfaction que bientôt les drapeaux des régiments italiens se déploieront à côté des drapeaux français, anglais, américains, belges et portugais, dans les plaines de la Picardie et des Flandres ».

Cette communication fut saluée par des acclamations enthousiastes.

Il arriva donc des Italiens sur le front occidental ; ils furent incorporés dans les unités françaises et furent plus d'une fois l'objet d'une citation dans les communiqués.

En Autriche-Hongrie la misère devint encore plus poignante.

A Vienne il y eut 150.000 grévistes. On accusa l'archiduc Joseph d'incapacité parce qu'il n'était pas parvenu à s'emparer du Montello.

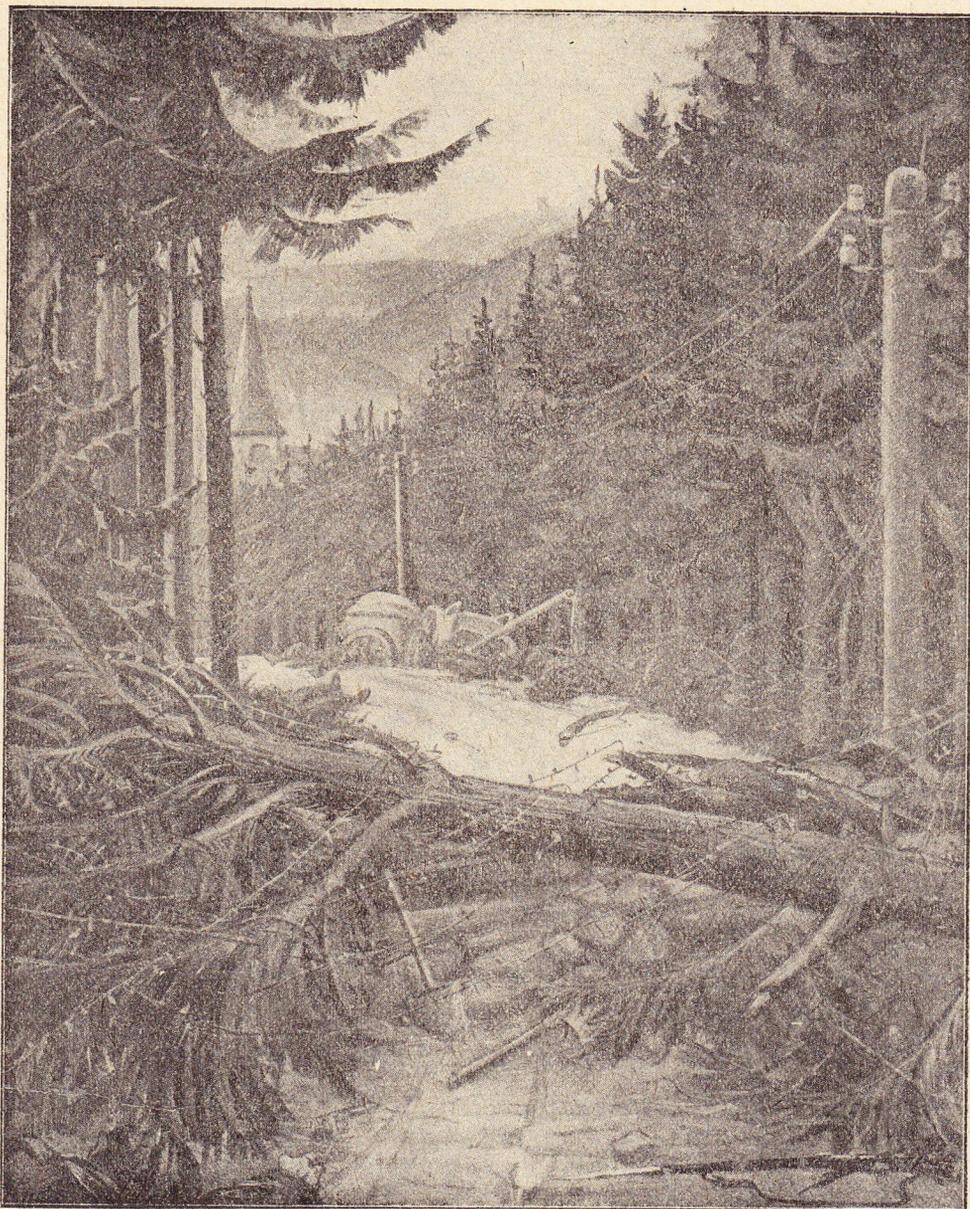
Le président du conseil Weckerl déclara à la Chambre autrichienne que l'armée avait perdu 100.000 hommes sur la Piave, mais que personne n'avait succombé de faim.

Les Autrichiens avaient fusillé 300 Tchéco-Slovaques, qu'ils avaient pris sur le Montello. Les Tchéco-Slovaques de la Sibirie jugèrent de venger leurs frères.

Le bruit courut que les troupes autrichiennes passeraient sous les ordres d'un généralissime allemand et l'on cita le nom de von Below.

Mais Vienne démentit cette nouvelle.

Le découragement s'empara de plus en plus des masses.



Une barrière construite par les Français dans les Vosges.

La « Neue Freie Presse » cita une série de déclarations des bourgmestres de villes autrichiennes au sujet de la rareté des vivres. Le bourgmestre d'Innsbruck écrivit entre autres : « Dans le Tyrol règne la situation la plus critique qui se puisse imaginer. Depuis des mois on ne trouve plus en fait de farines que de la farine de maïs et encore en quantité insuffisante. Les pommes de terre sont presque introuvables et dans plusieurs districts on n'a plus, depuis des semaines, distribué ni pain ni farine. »

Le bourgmestre de Klagenfurt demande des vivres à Vienne ou à l'Allemagne.

A la fin de ce chapitre nous voulons encore dire un mot au sujet de Trente.

Beaucoup d'habitants de Trente combattaient dans les rangs italiens.

Les Autrichiens les traitèrent comme des traîtres et lorsqu'ils avaient le malheur de tomber dans les mains des Autrichiens ils furent exécutés, soit par les armes, soit par pendaison.

Dans l'opuscule « Cesare Battisti » on décrit une scène de ce genre.

Lors d'un combat, les Autrichiens s'emparèrent

du député de Trente, Battisti, et d'un soldat, Filzi.

Ils furent tous les deux amenés devant le général Gussek. Ils refusèrent de répondre à l'interrogatoire.

On les ligota et on les conduit de Rovereto à Trente. Là ils furent condamnés au poteau pour crime de trahison.

Nous lisons dans l'ouvrage précité : « Sur la cour du château on avait construit une estrade ».

« Dans un fauteuil le général Gussek devait assister au spectacle.

Une porte s'ouvre : Battisti, les mains liées, mais fier, apparaît entre deux rangées de soldats. Derrière lui, plus pâle encore, apparaît Filzi. Son courage ne l'a point abandonné mais sa résistance physique est moins grande que celle de son compagnon d'infortune, et depuis leur capture on ne leur a donné ni à boire ni à manger.

Un accusateur de la cour se lève et lit le jugement : les deux prisonniers, nés sujets de François-Joseph, déclarés coupables de trahison, seront pendus au nom de Sa Majesté l'Empereur et Roi.



Les Allemands attaquent une hauteur occupée par les chasseurs alpins français dans les Vosges.

Un prêtre s'approche de Battisti et lui demande quelle est son dernier désir.

« Mon dernier désir », lui répond le martyr d'une voix vibrante, « est celui-ci, que ce pays, qui est italien, soit de nouveau uni à l'Italie ».

Un grognement de colère se lève parmi les officiers qui attendaient leur proie. Avant même que l'aumônier ait pu se retirer, deux officiers s'approchent du prisonnier et lui crachent au visage. Battisti frémit mais retient sa colère : il perce de son regard de mépris les lâches qui l'injurent. A ce moment le bourreau approche, mais le condamné refuse son aide et il monte seul sur l'estrade. Il crie d'une voix puissante : « Vive l'Italie ». Il s'arrête : le bourreau lui a passé la corde au cou. Puis

Battisti reste suspendu à 60 centimètres du sol, avec le cou brisé et des yeux déjà assombris. Le général Gussek sourit, Filzi chancelle, plus froid qu'une statue de marbre ; deux soldats le soutiennent.

Tout à coup la corde se casse ; Battisti tomba à genoux ; avec effort surhumain il se lève en criant encore : « Vive l'Italie ».

Les officiers autrichiens hésitent, ne sachant ce qui leur reste à faire. Mais le général n'attend point ; il fait un signe et le bourreau prépare une autre corde. Deux minutes à peine se sont écoulées. On passe de nouveau la corde autour du cou de Battisti. Il ouvrit la bouche pour crier une dernière fois : « Vive l'Italie », mais pas un son ne passa ses lèvres qui resteront closes à tout jamais. Battisti se

balance à quatre pieds au-dessus du sol, avec un visage crispé et le corps raidi. De Cesare Battisti il ne restera que le souvenir qui vivra éternellement.

Filzi, qui s'est évanoui, les yeux fermés comme dans un sommeil dont il ne réveillera plus jamais, est pendu immédiatement après son compagnon. Deux martyrs en plus dont le nom est à ajouter à la longue liste des victimes de l'empire autrichien.»

## LES SOUFFRANCES DES PRISONNIERS

Celui qui tombait aux mains des Allemands savait ce qui l'attendait. Les chroniques de la guerre foisonnent de récits d'atrocités qu'ils commirent à l'égard des prisonniers, tant civils que militaires.

Mais les supplices qu'ils infligèrent à ceux-ci ne leur semblaient pas assez raffinés, ils inventèrent encore une autre méthode. Ils instituèrent les commandos, où ils martyrisèrent les intellectuels parfois jusqu'à la mort, sous prétexte de représailles.

L'écrivain français J. Jules Dufour eut à souffrir de cette méthode et nous empruntons à son œuvre (1) les particularités suivantes :

\* \* \*

Des rumeurs courent le camp au sujet de «représailles». En effet, depuis quelques jours, les journaux d'Allemagne fulminent rageusement contre la barbarie des Français. On nous reproche de ne pas amener sous le doux ciel de France les Allemands capturés au Cameroun et qui restent internés au Dahomey... Un adjudant, un feldwebel, aurait même été mangé par les nègres !...

Alors le peuple allemand crie vengeance : On ne peut pas manger de Français, mais il faut les faire souffrir. Il faut, par des représailles terribles, épouvanter les familles qui, affolées, affoleront à son tour notre Gouvernement... Manœuvres obliques vers leur paix. Ces seigneurs de la guerre ne peuvent accepter d'avoir été vaincus là-bas, et l'idée que des Allemands sont prisonniers chez ces mêmes nègres qu'ils avaient asservis les met hors d'eux-mêmes.

Mille renseignements fantastiques, contradictoires, les «canards», enserrant le camp d'une trame de mystère, d'inconnu gros de menaces. Dans les bureaux, on a vu des listes : des signes cabalistiques devant certains noms. On doit choisir tous ceux qui par leur situation, leurs parentés, peuvent faire pression ; pour cela les bureaux de la censure postale ont fouillé leurs fiches de renseignements, puisé dans nos correspondances, et donné des noms. Les haines particulières d'Allemands à Français vont se liquider dans les compagnies. Celui qui a été «repéré» est sûr de son affaire.

Ces nouvelles méthodes ne nous étonnent pas trop. Nous arrivons à bien connaître la mentalité allemande, non plus seulement celle de l'inférieur, instrument brutal et toujours passif, mais ici nous touchons aussi celle des supérieurs, des têtes qui dictent des idées directrices, dirigent des mouvements, créent des opinions, organisent des chantages.

La fourberie qui est le fond de toutes ces manœuvres répugne à notre franchise instinctive ; la spontanéité du Latin se hérissent devant l'hypocrisie du Germain.

Voilà : les fameuses listes ont fonctionné ; en grande solennité, les «représailles» ont été désignés.

Tout mon groupe de camarades en est, avec moi. Avec stupéfaction, les Allemands constatent qu'il y a de volontaires pour ce départ : des camarades, des popotes ne veulent pas se séparer.

Et alors une communication officielle nous a été faite.

« Le Gouvernement allemand ne peut tolérer plus longtemps les traitements infligés à ses nationaux prisonniers en Afrique. Il use de «représailles». Ce n'est pas une «système» mesure de cruauté, mais une nécessité. Comme il ne peut nous expédier outre-mer, il va nous utiliser dans des contrées malsaines et marécageuses. Le travail et les traitements seront proportionnés au résultat à obtenir. Dès à présent, nous pouvons écrire à nos familles, à nos amis influents, afin que, pour le bien de tous, les Allemands ne soient plus internés en Afrique. Dans ces lettres, qui ne compteront pas dans le nombre réglementaire, nous pourrions dire les raisons de ces mesures, raconter ce qu'elles sont, mais en termes corrects. La censure laissera tout passer. »

Le départ est fixé pour le dimanche 13. Nous ignorons totalement la direction que nous prendrons. Nous envisageons toutes les hypothèses. Sur toutes les cartes nous cherchons les régions de marécages. Nous avons pris notre parti de la situation ; ce qui nous chagrine, c'est l'inquiétude de nos familles, lorsqu'elles sauront... Mais nous sommes très gais. L'aventure nous semble drôle, maintenant ; nous serons en bande, nous allons voir du pays, la monotonie de cette vie de camp est rompue.

Chacun fait ses paquets, une grande activité règne parmi nous. Il y a des bagages impressionnants. Des caisses où l'on empile tout, livres, papiers, souvenirs ; des crochets qui sont surchargés. Ce soir nous avons résolu de nous passer en revue, en grande tenue de départ, dans les baraques. Ça n'a été que chants et rires. Les sentinelles qui sont venues faire cesser le tapage sont restées stupéfaites. Notre gaieté dans cette circonstance étonne leur gros cerveau.

Dimanche 13 juin. — Nous avons été rassemblés, comptés et recomptés dans chaque compagnie. Les officiers nous ont passés en revue, curieux de nos figures. Une coquetterie nous donne à tous une allure parfaitement calme et souriante, et d'ailleurs nous ne nous en faisons pas du tout. Comme nous sommes des «représailles», les sentinelles ne ménagent pas leurs brutalités. Maintenant les groupes s'ébranlent et de tout le camp montent les cris affectueux, les « au revoir » de tous ceux qui restent, auxquels nous répondons à notre tour, et « Vive la France ! » se répercute sur toutes nos baraques.

Nous sommes 2000 environ. La colonne serpente sur la route qui borde le camp. Tous nos camarades sont aux grillades et leurs cris nous accompagnent longtemps. Nous ne prenons pas la route directe de la gare, mais nous allons traverser le camp d'instruction allemand. Il est grouillant de nouvelles recrues ; quelques-unes sont déjà en uniforme, la plupart encore en civil avec le petit calot rond sur la tête. Comme c'est dimanche, beaucoup de femmes, des enfants, partout des familles entières. Le long de la voie principale, des deux côtés, une haie compacte nous attend. Mais alors les premiers de nôtres qui ont vu, qui ont deviné, franchissant la grille, se redressent tout suants sous les bagages et, d'une seule voix, étonnent le « Chant du Départ ». Instinctivement nous avons tous compris : de proche en proche, la colonne s'embrace, et de toutes les poitrines, rythmant nos pas, le chant français monte, éclatant, à la face de ces Boches. Leurs sourires insolents sont tombés — ils ne saisissent pas. Les sentinelles s'agitent, inquiètes. Nous chantons toujours. Mais un officier se précipite, vocifère. — Non, nos chants ne font pas partie du programme. Avec de grands cris, à coups de crosse, les sentinelles chargent dans nos rangs.

À la gare, un nouveau service de garde prend livraison de nous, et nous sommes empilés dans des wagons à bestiaux.

Quarante-huit heures de voyage. Nous sommes à Soltau, dans le Hanovre. Au milieu des sables, bordé partout d'une forêt de petits sapin, le camp

(1) «Dans les camps de représailles», Paris, Hachette.



Passerelles en bois dans les lignes françaises.

immense hérisse ses innombrables poteaux électriques, ses hautes cheminées, comme une vaste usine.

Le camp compte un effectif de 22.000 à 25.000 hommes ; 4000 à 5000 à peine sont là. Car ici, c'est un vaste réservoir qui alimente de travailleurs forcés tous les marais de la région. Depuis des mois, c'est le régime normal. On puise sans fin parmi les Français, et quand, au bout d'un certain temps, les malheureux, épuisés par le travail malsain, tout le jour dans l'eau croupissante, reviennent affaiblis, impotents, les jambes enflées, déformés de rhumatismes ou abattus par la pneumonie, de nouvelles fournées les remplacent, jusqu'à nouvel épuisement.

Plusieurs nous racontent la terrible vie. Les souffrances inouïes, avec une discipline de bagne, sans nourriture suffisante, pendant les saisons froides, et maintenant, avec les chaleurs, ce sont les rondes infernales de moustiques qui, dans la puanteur des vases, les harcèlent.

Nous précédant, de nombreux détachements, venus de différents camps, ont déjà été répartis dans la région de travail.

Et qui sait, quand on réfléchit à ce mépris qu'ils ont de nos santés physiques, quand on songe au froid, aux affamements de l'hiver passé, aux souffrances de ceux qui travaillent, mal nourris, dans

les exploitations minières, jusqu'à l'épuisement animal, qui sait s'ils ne préméditent pas ainsi l'affaiblissement irrémédiable des prisonniers, qui les jettera ensuite sans résistance dans les baraques de lazaret, en proie à la tuberculose, crevant comme des chiens ?

17 juin. — Nous avons laissé le chemin de fer à la lisière des marécages. Puis 22 kilomètres dans les sables, chargés de nos bagages, nous ont anéantis. La marche allemande ne connaît pas la halte horaire, on va tant qu'on peut. La colonne s'est allongée, distendue, beaucoup sont faibles — les trainards nombreux. Mais il est impossible de s'arrêter. Une arrière-garde de sentinelles se démène et aboie sans cesse, la crosse en avant. Celui qui tombe, ou qui, exténué, tente de se reposer, est vite relevé à grands coups. Et de la colonne excédée montent des cris, et tous nous nous affalons pour quelques minutes. Le sous-officier allemand qui conduit le détachement court partout, hurlant en français : « Vous, mourir ici. Allemands mangés dans Africa ». Les sentinelles répètent « Africa, Africa ». Devant les baïonnettes on repart cahotant. Depuis plus d'une heure, nous apercevons les toits de nos baraquements, toujours ils semblent s'éloigner.