

Patrouilleurs russes dans les montagnes.

On pose aussi des mines en pleine mer, principalement sur les routes que suivent les navires marchands.

Nous parlerons plus loin des terribles catastrophes provoquées par ces engins.

On désigne sous le nom de prises les navires saisis, qui dans des eaux considérées comme neutres ont essayé de se soustraire au contrôle; qui se trouvent sous la protection de navires de guerre ennemis; qui ne peuvent suffisamment démontrer leur neutralité; qui font naître des soupçons par suite de leur défaut de papiers réguliers ou par l'incertitude au sujet de leur contenu. Un navire capturé peut être déclaré « de bonne prise », après qu'un tribunal des prises a examiné l'affaire et prononcé la condamnation. Le commandant du navire de guerre qui a opéré la prise saisit, à cet effet, tous les papiers du bord et rédige un procès-verbal du navire en question. En ce qui concerne la cargaison, rien ne peut en être vendu, ni déchargé, ni échangé, ni utilisé ou endommagé.

Un tribunal de prises est un tribunal spécial, institué dans ce but par le souverain d'un Etat belligérant; il possède un droit exclusif de prononcer sans appel sur la légalité d'une prise; il siège dans le territoire de l'Etat belligérant ou d'un Etat allié.

Nous rappelons ces dispositions d'après les règles établies avant la guerre, mais on sait de quelle façon elles ont été constamment violées au cours de la guerre.

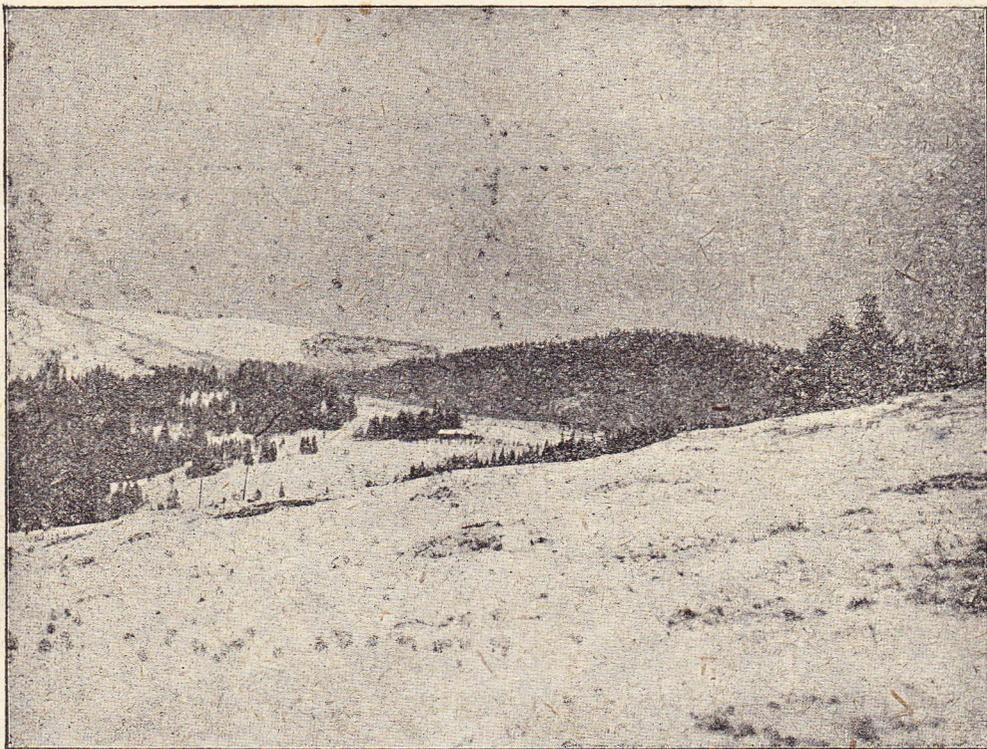
On peut en dire autant de la contrebande. D'après les règles adoptées, on appelle contrebande les marchandises qui ne peuvent être livrées à un des belligérants par un Etat neutre. On range parmi ces marchandises tant celles qui sont en relation directe avec la guerre (matériel de guerre) que celles qui sont en rapport étroit, sinon direct, avec le matériel de guerre.

D'après la convention de Londres les produits bruts, tels que des objets textiles, des objets manufacturés, le papier, les peaux, les instruments aratoires, de même que les instruments médicaux ne peuvent être considérés

comme contrebande; mais bien les vivres. Généralement les puissances belligérantes dressent la liste des articles qui sont ou ne sont pas de la contrebande; les gouvernements des pays neutres se chargent alors de publier ces dispositions. D'après la soi-disant « Déclaration de Londres », qui aurait dû être en vigueur pendant la dernière guerre, la contrebande absolue peut être arrêtée en mer, lorsque l'on peut prouver qu'elle est destinée à une puissance ennemie, soit directement soit indirectement. La contrebande relative ne peut être arrêtée que si elle est destinée à une contrée qui est aux mains de l'ennemi, ou lorsqu'elle ne doit pas être déchargée dans un port neutre; sauf lorsque l'ennemi n'a pas de côtes ou qu'il ne peut s'en servir librement. La contrebande aussi bien que les navires qui la transportent peuvent être saisis; mais non si on peut démontrer que le capitaine ou le propriétaire de la cargaison ignoraient l'ouverture des hostilités.

Un navire neutre, qui est arrêté comme porteur de contrebande, peut être conduit dans le port le plus proche et ne peut être détruit qu'en pleine mer, si cela est nécessaire pour la sécurité du navire qui s'en est emparé. D'après la convention citée plus haut un navire neutre peut également être arrêté, détruit ou saisi, s'il sert au transport de troupes ennemies ou de personnes qui sont destinées à aider le pays ennemi d'une manière effective. De même la contrainte exercée contre un navire neutre par une des parties belligérantes, par exemple pour le transport de personnes ou de marchandises de contrebande, ne garantit pas ce navire contre la condamnation ou la saisie.

Pendant la guerre le caractère réel du blocus fut considérablement modifié par suite de la grande vitesse des vapeurs, de même que par les procédés adoptés pour la guerre navale, sous forme de mines marines, de sous-marins et d'hydrorplanes. D'autre part, le blocus d'un port de mer dans un rayon visible ne put pas se pratiquer, comme c'était le cas jadis, parce que la portée des canons de côte ou de forteresse qui protègent les ports



Les Carpathes.

de guerre est beaucoup plus grande. La flotte anglaise, par exemple, eut pour objectif, dans la dernière guerre, de bloquer la mer Baltique depuis la côte scanuinave jusqu'à l'embouchure de l'Elbe et du Doggersbank.

En outre il y a lieu de relever encore les clauses internationales qui permettent à des navires neutres de chercher leur refuge, en cas de danger, dans un port neutre; tandis que l'équipage d'un navire neutre saisi doit être remis en liberté.

Selon la statistique de 1913 les grandes puissances européennes possédaient les navires suivants :

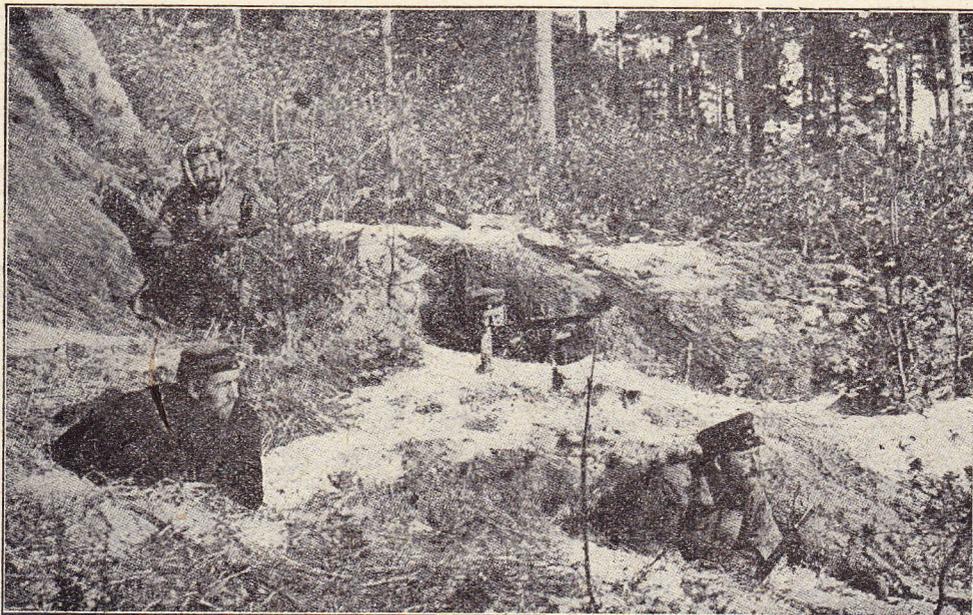
	Navires	Canons	Equipage
Grande-Bretagne . . . . .	625	2.878	146.000
France . . . . .	382	2.919	67.110
Russie . . . . .	398	2.748	49.813
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.405</b>	<b>8.545</b>	<b>263.523</b>
Allemagne . . . . .	112	2.191	77.346
Autriche-Hongrie . . . . .	204	1.577	16.500
<b>Total . . . . .</b>	<b>316</b>	<b>3.768</b>	<b>93.846</b>



Le général Conrad von Hoetzendorf, chef d'État-Major de l'armée austro-hongroise.



Le comte Tisza, ministre-président de Hongrie.



Des soldats allemands occupent des tranchées abandonnées par les Russes.

Il est inutile d'insister sur ces chiffres, car immédiatement on construisit une quantité de nouveaux navires.

De plus les chantiers s'étaient montrés très mystérieux et l'on ignorait notamment le nombre des sous-marins dont disposaient les différentes puissances.

Des circonstances à peine envisagées autrefois devaient prendre une très grande importance. Rares sont ceux, par exemple, qui ont soupçonné au début de la guerre la puissance terrible du sous-marin.

L'Angleterre était plus redoutable sur mer que son ennemi. Mais bien qu'elle fit de grands efforts pour maintenir cette supériorité, l'avenir démontra qu'elle n'avait pas encore fait assez.

Les jours de Trafalgar — la dernière grande bataille navale — étaient déjà bien éloignés et à dater de cette époque les choses avaient bien changé.

La plupart des règles de la guerre sur mer, sinon toutes, s'étaient transformées, depuis que Nelson s'était couvert d'une gloire immortelle. Les amiraux britanniques avaient à résoudre une foule de problèmes qui ne s'étaient encore jamais présentés. Le bois, les cordages et la voile avaient fait place à l'acier et à la vapeur. La vitesse des navires, la portée des canons, le blindage, les armes pour l'attaque, tout était modifié. Un seul canon d'un superdreadnought moderne tire une masse de métal plus grande en un seul coup qu'une décharge

entière de cent pièces du vaisseau-général de Nelson. Les escadres ennemies, pour lesquelles l'Allemagne avait dépensé 300.000.000 de l. st. étaient, d'ailleurs, après la flotte anglaise, les plus puissantes du monde entier, et elles comprenaient les navires modernes les plus redoutables, armés de tout le mécanisme de destruction que l'esprit humain peut imaginer et desservis par des marins expérimentés, capables et intrépides. La science avait fait tout ce qu'il était possible pour leur armement. Vraiment, cet ennemi n'était pas à dédaigner. Une guerre navale est du reste fertile en surprises. Les hasards de la bataille, une seule faute des amiraux pouvaient enlever à l'Angleterre sa supériorité pour les grands navires, et une seconde pouvait même préparer sa ruine.

Sir John Jellicoe avait sur les épaules une responsabilité si lourde que, sans doute possible, jamais aucun marin, pas même Nelson, n'en avait eu une pareille. En effet, l'étendue des opérations auxquelles la flotte anglaise avait à faire face était absolument sans précédent. Elle n'avait pas seulement à s'occuper de la flotte allemande de haute mer, pour la surveiller étroitement et



Le roi Pierre de Serbie.



Le maréchal von Kusmanek.



Une rue en Prusse Orientale, après la retraite des Russes.

dans tous les cas, mais il lui fallait en même temps prendre des mesures dans des centaines de cas fortuits, bloquer des ports ennemis, avoir l'œil ouvert sur les bateaux naviguant sous un autre pavillon, poursuivre de rapides vaisseaux pirates dans l'Océan Pacifique et dans l'Océan Indien, assurer l'exécution de vastes opérations dans la partie orientale de la Méditerranée. Il lui fallait même faire plus encore : elle devait protéger le transport des soldats, des millions littéralement, du Canada, des Indes, de l'Australie, de l'Angleterre, vers chacune des zones de guerre — la France, l'Égypte, la Turquie; et aussi le transport des munitions et des vivres, non seulement pour les Anglais, mais encore pour leurs Alliés, vers les ports russes et italiens.

Une série ininterrompue de navires transportant des troupes, des munitions, des passagers et des marchandises, des armées entières allant et venant à travers les sept mers — nonante-deux transports amenèrent les troupes des Indes, trente-deux les troupes canadiennes; et combien ont fait la traversée d'Angleterre en France et de France en Angleterre, ou ont suivi la route si fréquentée de la Méditerranée depuis le mois d'août 1914 — et tout cela tandis que l'on songeait à peine à l'Allemagne et à la flotte la plus puissante du monde après l'Angleterre !

« J'estime, déclare l'amiral Hornby, que je domine la mer, lorsque je suis en état de rapporter à mon gouvernement qu'il peut envoyer une expédition vers tous les points à son gré, sans s'exposer au danger d'en être empêché par l'ennemi. »

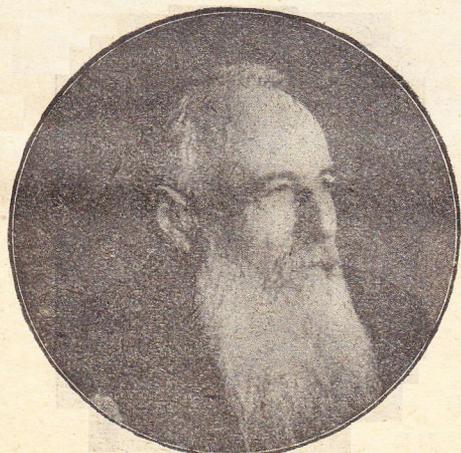
Or, telle était la position de Sir John Jellicoe. Qu'on s'arrête un instant à embrasser ces premières opérations dans toute leur étendue. C'est un fait fabuleux, inimaginable, miraculeux que, bien que des fautes inévitables aient été commises, tout cela pût s'accomplir à la face d'un ennemi tel que l'Allemagne, qui voulait faire le sacrifice de toutes les forces dont elle disposait.

L'œuvre de la flotte anglaise s'accomplissait surtout en silence. Les hommes mouraient en des lieux isolés, souvent sans que dans la mère-patrie on sût où ils étaient morts.

De temps en temps des cadavres étaient rejetés sur des côtes étrangères, témoins muets de drames qui restaient ignorés.

Suivons maintenant les premiers événements et voyons où fut tiré le premier coup de canon sur mer.

Quelques heures après la déclaration de guerre une escadre de contre-torpilleurs britanniques, escortés du croiseur léger « Amphion », quitta le port de Harwich, ce point si connu de la côte anglaise, port d'attache de



Pašitch, ministre des affaires étrangères de Serbie.



Le comte Berchtold, ministre des affaires étrangères d'Autriche.



Le roi Pierre en tenue de campagne.

tant de vaillants marins, tels que le capitaine Fryatt. Cette escadre avait pour mission de parcourir la mer du Nord, car on soupçonnait que les Allemands étaient déjà occupés à semer des mines sur la route suivie par les navires.

L'« Amphion » se trouvait sous les ordres du capitaine Cecil H. Fox, un commandant intrépide.

A peine l'escadrille eut-elle parcouru un trajet d'une heure qu'on eut la certitude de la présence de bâtiments ennemis.

Le patron d'un chalutier qu'on rencontra déclara qu'il avait croisé un navire suspect et qu'il lui avait vu jeter quelque chose à la mer.

Le batelier montra la direction et les Anglais partirent à une grande vitesse. Ils allaient « full speed » et les vagues déferlaient au-dessus du pont qui en de pareilles circonstances devient un véritable marécage, surtout à bord des contre-torpilleurs.

« Nous ne filons jamais moins de 20 nœuds, écrivait un officier d'un de ces navires, et vous savez ce que cela veut dire, surtout lorsque la mer est un peu houleuse. Tandis qu'ils sont suffoqués par la fumée épaisse et hui-



Le général Rennenkampf.



Le général Samsonoff.

leuse qui sort de la cheminée, qu'ils sont éclaboussés d'écume glacée, à tel point qu'ils sont trempés jusqu'aux os et à moitié gélés par temps froid, l'esprit de nos hommes est tout simplement admirable.

En été comme en hiver la navigation dans la mer du Nord est rendue fort difficile par le brouillard humide et obscur et en temps de guerre il est quasi impossible de distinguer un ami d'un ennemi.

L'« Amphion » et les destroyers qui l'escortaient découvrirent, peu de temps après la communication du batelier, un navire qui à première vue paraissait appartenir à la compagnie maritime du « Great Eastern » et qui se dirigeait lentement vers la côte néerlandaise.

Mais soudain le bâtiment suspect hâta sa course.

C'est alors que les Anglais tirèrent un coup de canon — le premier que fut tiré sur mer — et qui devait servir de signal pour sommer le navire de s'arrêter.

Le « Königin Luise » — tel était le nom du bateau poursuivi qui n'était autre qu'un navire poseur de mines — n'obéit pas et tenta encore de se sauver, mais il reçut la pleine charge des gros canons de l'« Amphion ». L'Allemand voulut riposter, mais fut réduit à l'impuissance par suite du feu terrible de ses poursuivants.

Le premier coup dirigé contre le « Königin Luise » mit le pont en pièces et d'autres obus démolirent en un clin d'œil les autres parties de la superstructure.



L'amiral Gregorovitch.



L'archiduc Eugène d'Autriche, commandant en chef de la cavalerie autrichienne.

Six minutes après le premier round, le « Lance » — un des contre-torpilleurs — lui enleva son avant et ce fut la fin du pose-mines. Il s'abîma dans les flots. L'escadre avait quitté Douvres trois heures auparavant.

Les marins allemands errèrent sur la mer, s'accrochèrent à des épaves et le combat terminé, les Anglais entreprirent immédiatement les travaux de sauvetage. Ils mirent des embarcations à la mer et recueillirent septante-cinq naufragés.

Cependant le « Königin Luise » avait déjà été à l'œuvre depuis quelques heures et ces mines infernales rendaient les parages dangereux.

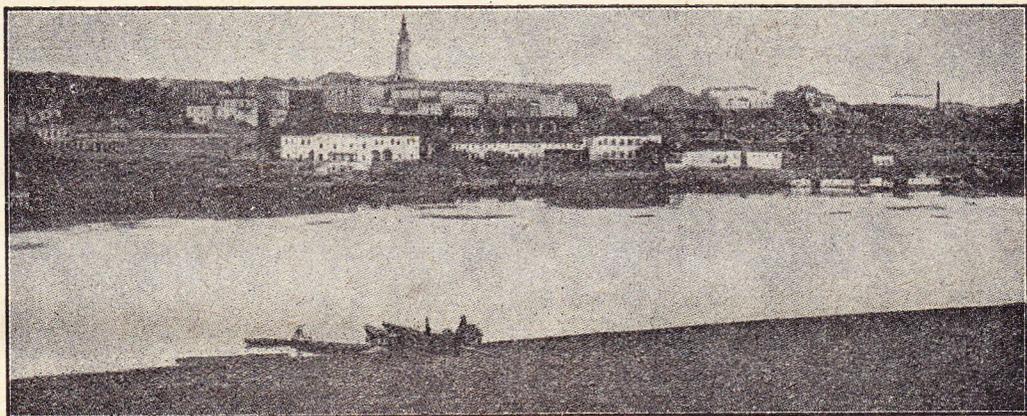
L'« Amphion » et ses compagnons de route durent se frayer un chemin avec la plus grande prudence.

Le lendemain, 6 août, on se trouvait au milieu d'un champ de mines et à 6 h. 30 on entendit soudain une formidable explosion. Le croiseur venait de heurter une mine.

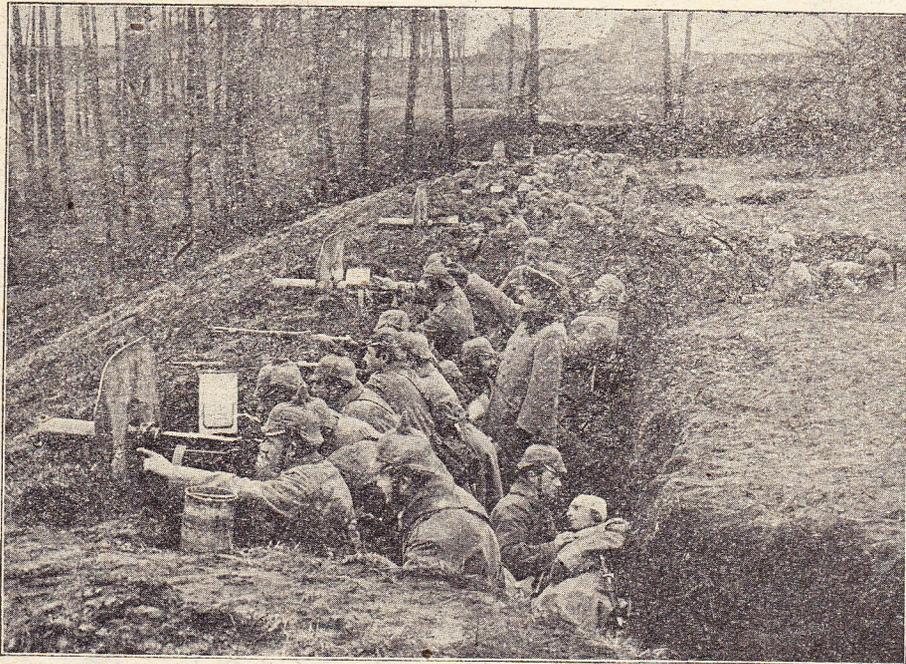
Une grande trombe d'eau jaillit au-dessus du navire, des flammes terribles enveloppèrent le pont et le capitaine Fox tomba évanoui.

On entendit des gémissements et des râles, car un grand nombre de membres de l'équipage avaient été grièvement blessés. D'autres, morts déjà, étaient étendus au milieu de l'épave de l'avant, car c'est à cet endroit que le navire avait été atteint. Les rescapés gardèrent un calme admirable et restèrent à leur poste.

Le capitaine Fox ne tarda pas à reprendre ses sens.



Vue de Belgrade.



Mitrailleurs boches en Russie.

La partie antérieure du croiseur était un véritable brasier et à chaque instant les flammes menaçaient d'atteindre les munitions, ce qui aurait produit évidemment une terrible explosion et une affreuse catastrophe.

Les contre-torpilleurs se portèrent au secours du croiseur. Le commandant donna l'ordre de quitter le navire, ce qui se fit sans le moindre désordre. Aucun blessé ne fut abandonné. Mais cent trente et un officiers et soldats avaient été tués ou étaient restés dans les flots, ainsi d'ailleurs qu'un certain nombre d'Allemands, qui avaient été sauvés du « Königin Luise ».

Le capitaine Fox était resté jusqu'au dernier moment sur le pont qui avait déjà pris feu.

Vingt minutes après l'explosion de la mine le dernier survivant — le capitaine — avait quitté le navire condamné. A peine l'œuvre de sauvetage était-elle terminée que deux coups formidables retentirent.

L'« Amphion » avait touché une seconde mine qui était probablement reliée à la première au moyen d'un câble, et ce second projectile atteignit le navire près des soutes à poudre. On s'imagine facilement les conséquences de cette nouvelle explosion. Un quart d'heure après des épaves seules indiquaient l'endroit où l'« Amphion » avait coulé à pic.

Plus tard le capitaine Fox vengea l'« Amphion ». Le 17 octobre 1914 cinq navires quittèrent de nouveau le port de Harwich. Cette flottille était placée sous le commandement du même capitaine Fox, qui se trouvait à bord de l'« Undaunted », un croiseur léger superbement équipé, mû à l'hui'e et armé de deux pièces de 6 pouces et de huit pièces de 4 pouces. Il était accompagné des contre-torpilleurs « Lance », « Lennox », « Legron » et « Loyal », appartenant au type le plus récent.

L'escadrille traversa la mer du Nord et lorsqu'elle fut en vue de la côte hollandaise, elle mit le cap sur le nord. La plupart des marins anglais avaient été témoins du naufrage de l'« Amphion ».

C'étaient des Allemands qui passaient au large et aussitôt qu'ils aperçurent les Anglais, il prirent la fuite. Ils pouvaient atteindre leur base à Emden en quatre heu-



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



Le prince Louis de Battenberg, ancien commandant de la flotte.



Fuite de la population de la Prusse Orientale

res, mais Fox résolut de leur barrer la route et une poursuite terrible s'engagea.

L'«Undaunted» ouvrit le feu. Soudain les Allemands modifièrent leur route. Voulaien-ils chercher leur salut dans les eaux neutres de la Hollande? Mais les Anglais profitèrent du moment où ils se découvrirent et l'«Undaunted» atteignit l'un d'eux juste en-dessous du pont. Une immense gerbe de feu s'éleva et le navire touché s'inclina sur le côté. Puis il coula rapidement dans la mer, l'avant s'enfonçant le premier.

Pendant ce temps, les Anglais n'avaient pas diminué leur vitesse, car le coup avait été tiré en pleine course. L'ennemi se mit à tirer des torpilles, qui n'atteignirent

pas leur but, quoique l'une d'elles eût frôlé l'«Undaunted».

Les contre-torpilleurs firent alors intervenir leur artillerie et les Allemands reçurent des décharges terribles, mais ne semblèrent pas vouloir se rendre. Un deuxième de leurs navires coula. Les deux autres étaient également condamnés et peu après ils disparurent à leur tour.

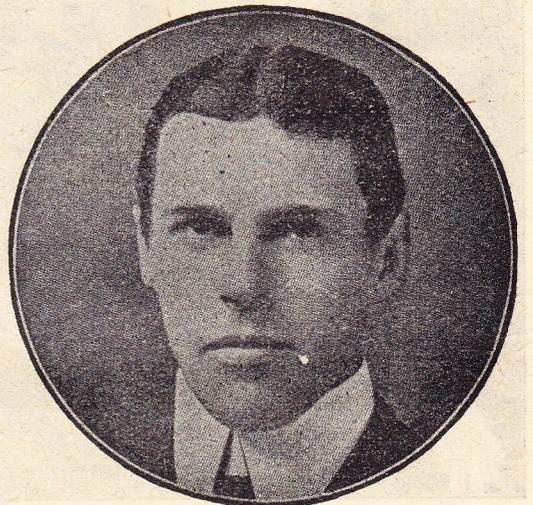
De nouveau, les Anglais mirent des embarcations à la mer pour sauver les naufragés. Ils ne recueillirent que deux officiers et vingt-neuf hommes. L'action avait été très vive et pas moins de deux cent cinquante marins allemands avaient été tués. Un des officiers qui avait été sauvé mourut avant d'arriver à Harwich.

Parmi les navires anglais, un seul était légèrement atteint. On comptait cinq blessés, dont un mourut.

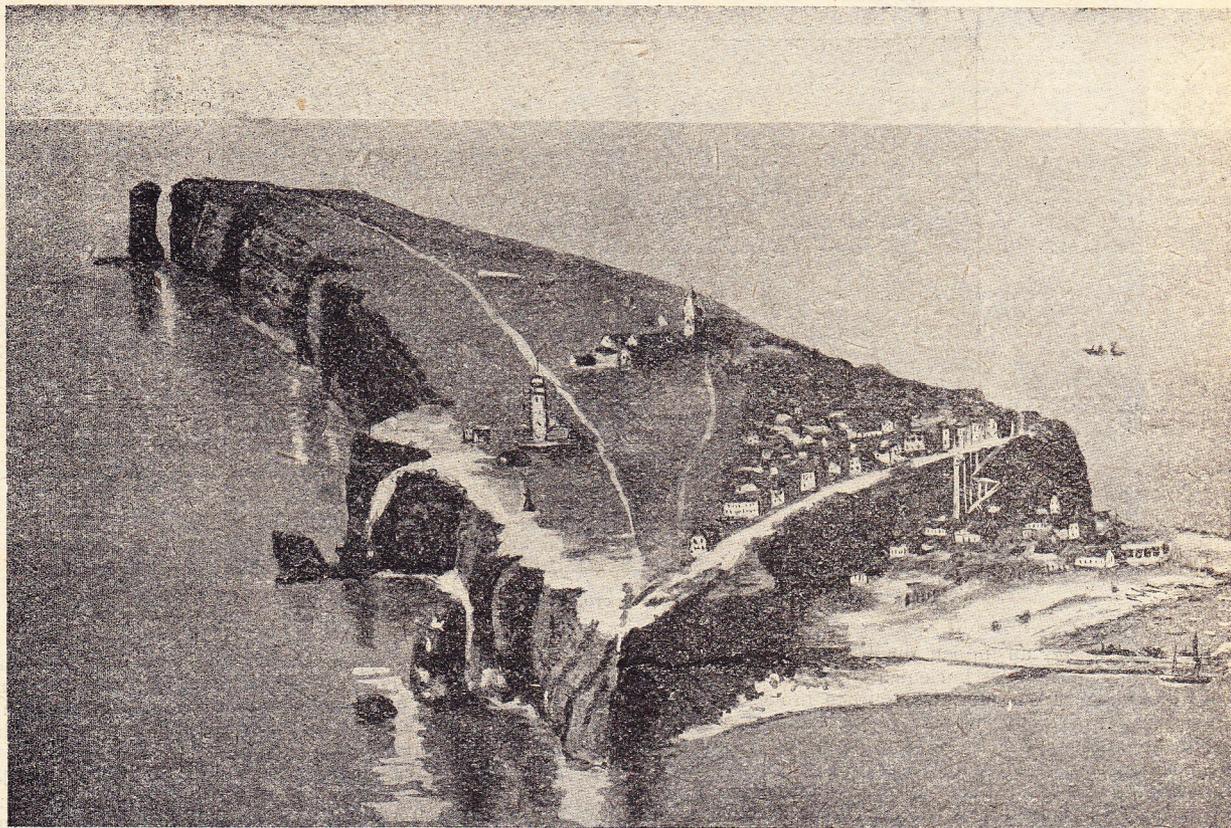
Au moment de la déclaration de guerre l'Allemagne avait plusieurs navires rapides qui se trouvaient en pleine mer et qui devinrent des vaisseaux corsaires. Les Anglais leur donnèrent la chasse, car ces croiseurs ennemis constituaient un sérieux danger pour les na-



L'amiral Hipper.



Le capitaine Fox.



L'île d'Heligoland.

vires marchands et les navires de passagers de l'Entente. Quelques jours avant le début des hostilités l'amiral von Spee, commandant en chef de l'escadre allemande dans les eaux chinoises, quitta son port d'attache et disparut dans l'immensité de l'Océan.

Où allait-il ? Le plus profond mystère régnait à ce sujet. On eût dit des vaisseaux-fantômes. Plus tard on apprit qu'il avait divisé son escadrille : l'« Emden » dut partir pour l'Océan indien, le « Leipzig » et le « Nürnberg » vers la côte occidentale de l'Amérique, tandis que von Spee lui-même choisit l'Océan Pacifique où il se rendit avec le « Scharnhorst » et le « Gneisenau ».

Tous ces navires devaient opérer comme des pirates contre les bâtiments anglais et les autres vaisseaux de l'Entente. Ils s'approchaient sous un travestissement, comme des navires en apparence très pacifiques, mais soudain on retirait une sorte de cloison et les canons apparaissaient grimaçants devant le navire qui ne se doutait de rien. Le corsaire détruisait la cargaison et emmenait passagers et navire vers un port neutre.

Dans la lutte pour la maîtrise des mers, l'Angleterre avait besoin chez elle d'une flotte trop puissante pour qu'elle pût affecter immédiatement un nombre suffisant d'unités à la poursuite des pirates et ceux-ci avaient déjà commis beaucoup de mal avant que les poursuivants n'eussent obtenu des succès dans la découverte et la destruction de leur proie. Grâce au concours de navires marchands allemands, qui même en temps de guerre trouvaient moyen de faire des provisions suffisantes de charbon, von Spee renouvela ses stocks et garda ses soutes toujours remplies. Finalement il parvint à rassembler à Valparaiso une forte escadre de cinq croiseurs avec des navires charbonniers.

Il était de l'intérêt primordial de l'Angleterre, de mettre un terme le plus tôt possible à la carrière de von Spee. De quelles forces disposait-on dans la région pour accomplir cette tâche ? Elles comprenaient l'escadre de l'amiral Craddock, avec trois navires cuirassés, le « Good Hope », vaisseau-amiral, le « Monmouth » et le « Glasgow ». Le premier était un grand

croiseur développant une vitesse de 23 nœuds, armé de deux canons de 9 pouces d'un vieux modèle, et d'une seconde batterie de seize pièces de 6 pouces. Le « Monmouth », d'une vitesse égale, n'avait pas de pièces lourdes, mais il comptait quatorze canons de 6 pouces ; le « Glasgow », un navire plus rapide, n'avait qu'un faible armement de deux canons de 6 pouces. Un croiseur auxiliaire armé, l'« Otranto », qui n'avait aucune valeur combattive vis-à-vis de navires de guerre, accompagnait les croiseurs et le « Canopus », dont l'armement comprenait notamment quatre pièces de 12 pouces, était en route pour rejoindre son escadre.

Donc Craddock était en état de faire face aux croiseurs légers des Allemands, mais s'il rencontrait en outre le « Scharnhorst » et le « Gneisenau », navires récents et munis de lourdes pièces de 8 pouces du dernier modèle, la situation pouvait devenir dangereuse, car il faut tenir compte de deux points : 1° que le calibre d'un canon n'est pas un indice suffisant pour juger de sa force destructive, si l'on ne considère pas en même temps son âge et son modèle ; 2° que des pièces de 6 pouces au pont inférieur, comme en avaient le « Good Hope » et le « Monmouth » sont de peu d'utilité par grosse mer.

L'amirauté envoya donc le « Canopus » comme unité de renfort, mais celui-ci, même s'il était arrivé à temps, n'aurait pu être d'un grand secours.

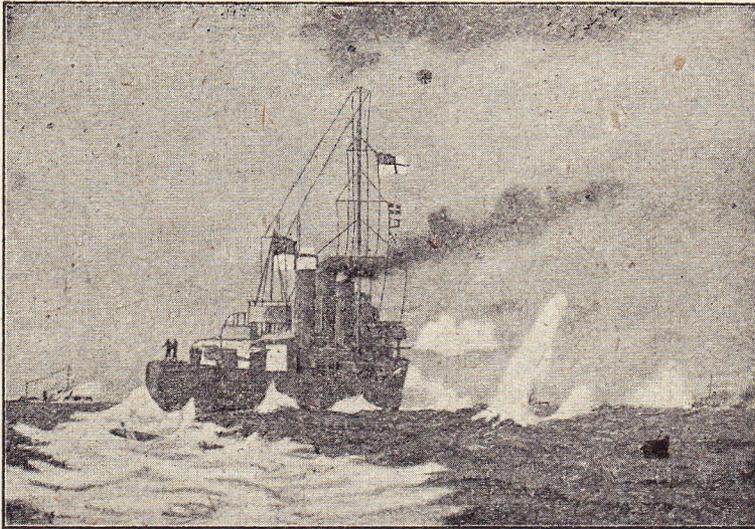
Le dimanche 1er novembre, l'amiral Craddock rencontra l'escadre de von Spee près de Coronel, à la côte chinoise.

Le temps était mauvais, une furieuse tempête s'était levée et la mer était houleuse.

À 5 heures de l'après-midi, l'amiral anglais se décida à attaquer. Il occupait une position parallèle avec l'ennemi à une distance de 12 milles environ.

Von Spee renversa le gouvernail et se retourna vers le sud en se tenant près de la côte.

Le temps avait encore empiré, le vent sauvage avait presque la force d'un ouragan et le soir tombait au moment où les grands navires de guerre avancèrent



Torpille allemande rasant le croiseur anglais "Undaunted,,.

sous la tempête, au milieu du trépigement de leurs propres machines et les hurlements des vagues en furie, qui montaient à l'assaut des lourdes proues en trombes d'écume. L'habile manœuvre de l'amiral allemand pour se rendre près de la côte escarpée lui donnait la position la plus favorable. Ses propres navires, à peine visibles contre la terre ferme, n'offraient qu'une cible misérable aux canons anglais; ses ennemis, au contraire, se détachaient nettement dans les derniers rayons du soleil couchant.

Jamais une bataille navale ne fut livrée au milieu d'éléments aussi agités et dans un endroit aussi sombre. Les nuages tumultueux, la côte qui se dressait menaçante, le sifflement de la tempête et le mugissement de la mer s'accordaient avec le tonnerre du canon et l'angoisse fébrile des hommes engagés dans la folle orgie de la bataille.

Le dénouement ne tarda pas. Au bout de dix minutes et après la troisième décharge, le « Monmouth » sortit des rangs incliné et entouré de flammes. Il revint péniblement, et avec courage, mais ce ne fut que pour recevoir des blessures encore plus terribles.

Avant que le combat eût duré trois quarts d'heure, une explosion effroyable annonça sa fin. Le « Good Hope », qui n'était plus qu'une épave flottante, répondit encore pendant une demi-heure aux signaux du « Glasgow ». Puis, il n'y eut plus de réponse : lui aussi avait disparu. Le tir bien dirigé des Allemands, — le « Gneisenau » avait gagné à plusieurs reprises le prix du Kaiser pour le feu d'artillerie — et cela sur un but bien marqué, le fait que leurs canons de 8 pouces lançaient un poids de 3.300 lbs en une seule salve, tandis que la réponse des pièces de 9 pouces du « Good Hope » était de 760 lbs seulement, et que les canons anglais de 6 pouces, installés sur leurs plates-formes basses, ne pouvaient guère se faire valoir à cause de la mer houleuse qui régnait ce jour-là; tels furent les facteurs décisifs de l'action.

Les canonnières anglaises ne pouvaient pas voir où s'abattaient leurs projectiles et tiraient, à défaut d'un meilleur but, en se guidant sur le feu des canons allemands.

On croit qu'aucune tentative de sauvetage n'eut lieu. Le soleil était déjà couché et le temps, ainsi que nous l'avons dit, rendait la chose impossible. Il était malaisé de mettre des chaloupes à la mer, mais des cordages et les bouées des navires mêmes auraient peut-être pu donner quelque résultat. On ne saurait l'affirmer. Quoi qu'il en soit, rien ne fut tenté et aucun des seize cents hommes de l'équipage des deux navires anglais ne survécut à la bataille. Le « Glasgow », sans blindage, dont la coque était déchirée par les obus, partit à toute vitesse vers le sud pour prévenir le « Canopus ».

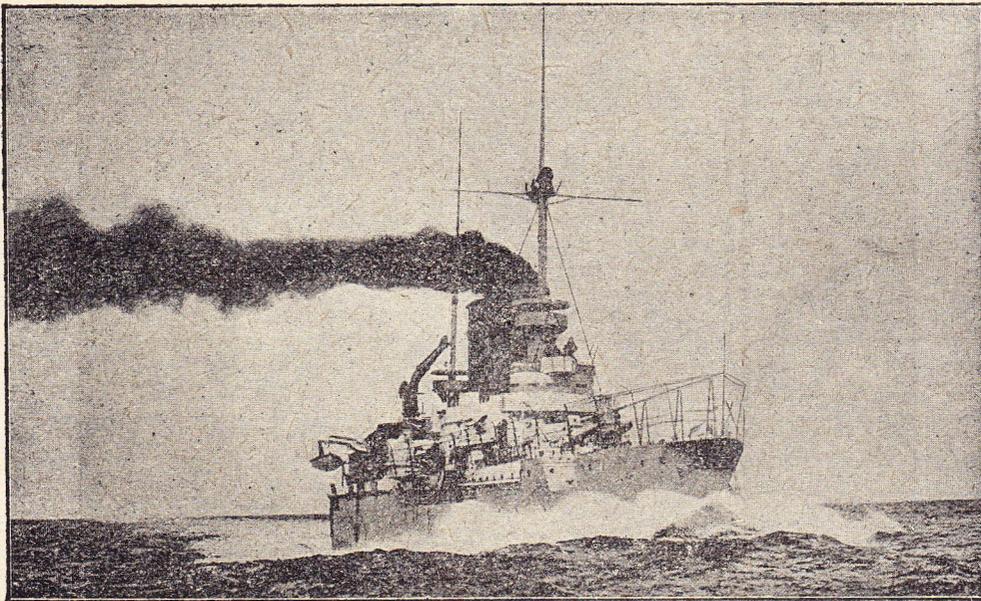
La victoire de von Spee était complète, mais le destin ne lui réservait qu'une brève carrière. Un camouflet aussi retentissant à la face de la marine britannique ne pouvait rester impuni. Il fallait y répondre sans délai par un coup encore plus éclatant.

Von Spee avait remporté la première et probablement aussi la dernière victoire navale sur l'ennemi le plus orgueilleux de son pays, sur l'Angleterre, qui ne se laissait pas facilement vaincre, ou surprendre dans son élément naturel. Et cependant il ne pouvait se faire aucune illusion en songeant à ce qu'il avait accompli ce jour-là pour la patrie. Il entrevoyait assez clairement que l'anéantissement le menaçait et qu'à une date fort peu éloignée, il devrait suivre son intrépide ennemi dans la tombe du marin. Il fit néanmoins le meilleur usage de son temps et erra pendant plusieurs semaines sur les routes commerciales du sud. Puis les difficultés croissantes pour s'approvisionner en charbon le poussèrent vers les îles Falkland dénudées et sauvages, où la petite colonie avait depuis longtemps prévu et redouté son arrivée. Le projet de forcer les faibles fortifications de ces îles pour y établir une base facile à défendre avait occupé son esprit depuis quelque temps déjà. Ce plan hardi devait lui être fatal, car il se jeta tout droit dans la gueule du loup.

Aussitôt que la nouvelle de la défaite de Craddock parvint en Angleterre, l'amirauté prit immédiatement son parti; 24 heures s'étaient à peine écoulées lorsque l'escadre vengeresse se mit en route et le 7 décembre l'amiral Sturdee arriva aux îles Falkland avec 7 vaisseaux, dont les croiseurs cuirassés « Invincible » et « Inflexible ». Après s'être approvisionnés de charbon, ils devaient se mettre à la recherche de von Spee. Mais celui-ci leur épargna cette peine, à son grand dépit et à l'étonnement des marins britanniques.

Le matin même de l'arrivée des Anglais, comme s'ils accouraient à un rendez-vous, les navires allemands parurent à l'horizon. L'escadre de Sturdee était cachée derrière l'île et l'embarquement du charbon se poursuivait tranquillement tandis que von Spee, qui ne se doutait de rien, approchait.

À 9 heures, le « Gneisenau » et le « Nurnberg » étaient à portée des canons et le « Canopus », qui se trouvait dans le port, tira quelques bordées par dessus les hauteurs qui masquaient la flotte. Les deux croiseurs s'arrêtèrent et attendirent leurs camarades pour se joindre à eux. Les Anglais étaient peut-être plus nombreux que von Spee ne l'avait cru. Puis, au moment où ils parurent devant l'embouchure du port, les Allemands firent la fatale découverte. Cependant von Spee ne se rendit pas compte tout de suite de l'importance des forces ennemies. Elles étaient plus dangereuses qu'il n'avait pensé, mais jusqu'à quel point ? Il attendit et épia son adver-



« Le croiseur léger Elbing ».

saire et ne devina pas qu'avant le coucher du soleil ses exploits militaires auraient pris fin.

Les Anglais commencèrent à se mettre en mouvement. D'abord les plus petites unités, le « Glasgow » et le « Kent » s'avancèrent, et après eux les croiseurs cuirassés, mais enveloppés dans des nuages de fumée. Lorsque celle-ci fut un peu dissipée, l'amiral allemand vit que la vitesse seule pourrait peut-être le sauver. Il fit demi-tour et devant cette ligne de bataille menaçante il s'enfuit à toute vapeur dans la direction de l'est.

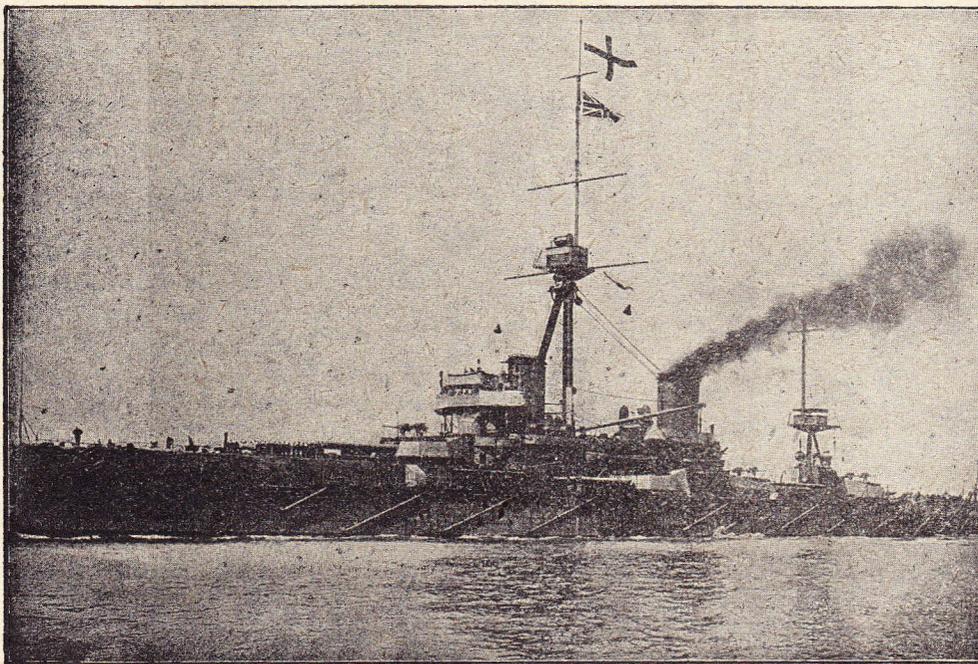
Le temps présentait un frappant contraste avec la journée où se livra la bataille de Coronel, car en ce matin de décembre le soleil versait ses rayons sur une mer calme et il ne régnait qu'une légère brise. Lorsque la chasse fut terminée, les escadres ennemies étaient à une distance de douze milles environ l'une de l'autre et restèrent deux heures en vue de Port-Stanley.

Les Anglais n'étaient guère pressés, car l'issue du

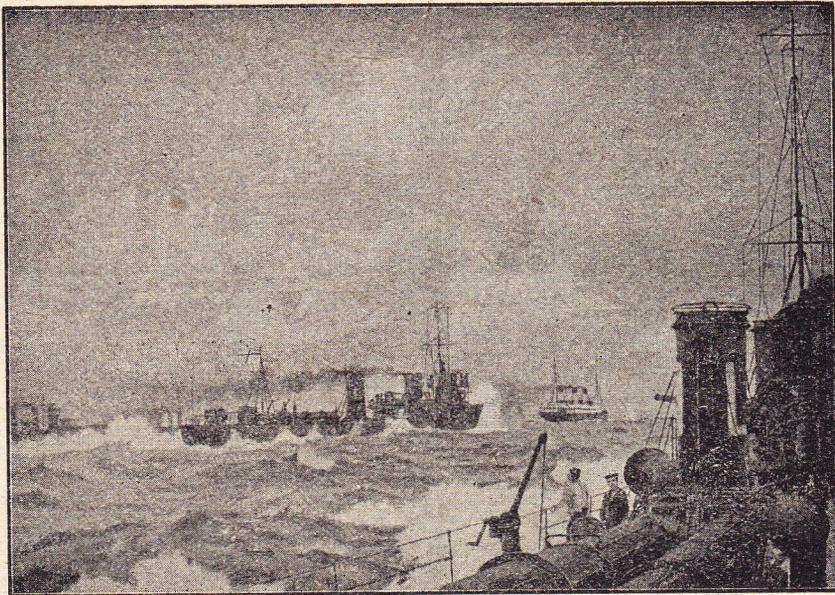
combat n'était guère douteuse. Tous les hommes furent appelés, comme d'habitude, pour le dîner et on leur donna même le temps de fumer, avant que Sturdée décida d'attaquer l'ennemi.

La prévision d'un combat prochain n'a presque aucune influence sur la vie ordinaire à bord d'un navire de guerre anglais. Chaque homme sait exactement la besogne qu'il doit accomplir et il ne faut pas plus de cinq minutes avant que toute la formidable machine soit portée à sa plus haute puissance et prête à se jeter sur l'ennemi. Les cloisons étanches et les hublots sont fermés, les objets en bois jetés par-dessus bord, les matières inflammables enfermées, et en quelques instants les hommes sont à leur poste. Alors le navire paraît abandonné, car tout l'équipage se trouve derrière la ceinture cuirassée.

Cela peut paraître étrange, mais quarante ou cinquante hommes au plus sur les sept ou huit cents qui



Le cuirassé King Edward VII „



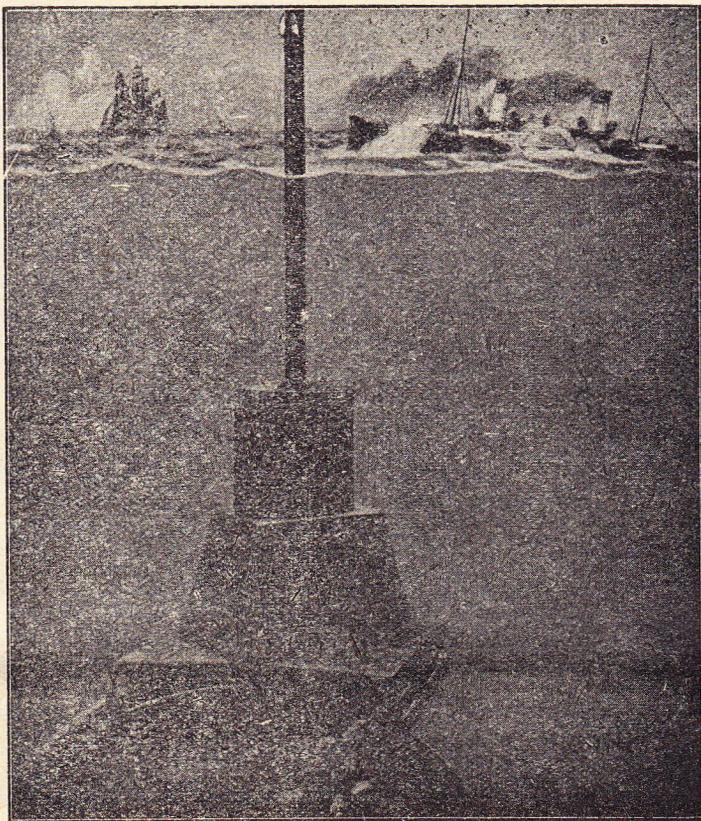
Le croiseur «Amphion», qui coula le «Konigin Louise».

se trouvent à bord d'un navire de guerre sont vraiment témoins d'une bataille navale moderne.

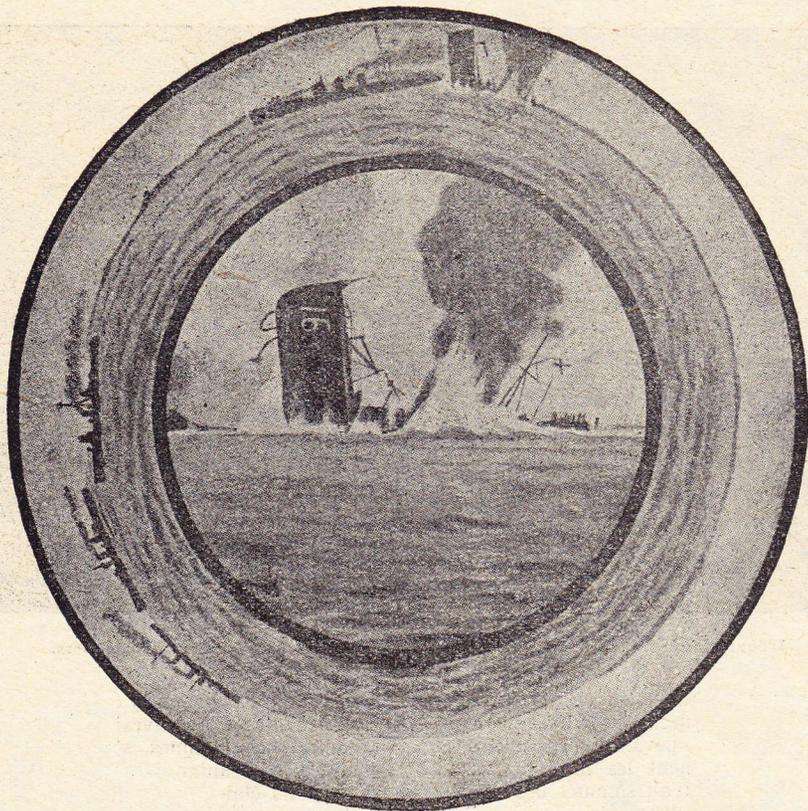
Lorsque les Allemands s'enfuirent, le « Scharnhorst » tenait la tête. A une heure environ l'amiral Sturdee commanda : « Ouvrez le feu et attaquez l'ennemi ».

Presqu'immédiatement les trois croiseurs légers, dans le but d'augmenter leurs chances de salut, quittèrent l'ordre de bataille et se dispersèrent tandis qu'ils posaient des mines, à ce qu'on croyait, dans la direction du sud, poursuivis aussitôt par le « Glasgow », le « Kent » et le « Cornwall ». Le « Bristol » avait déjà été détaché pour anéantir les navires charbonniers qui escortaient

von Spee. La bataille se décomposa donc en un combat principal et plusieurs combats secondaires. Tout en s'enfuyant et en tirant des bordées le « Gneisenau » et le « Scharnhorst » modifièrent leur course en se dirigeant vers le sud-est. A trois heures la bataille était à son point culminant. L'« Inflexible » attaqua le « Scharnhorst » et l'« Invincible », le vaisseau amiral de Sturdee, attaqua le « Gneisenau » et il était évident que les navires allemands avaient déjà reçu de sérieuses avaries. Comme les canons anglais avaient une portée plus grande, le feu des Allemands était peu redoutable. De temps en temps un obus faisait, dans le côté du « Scharnhorst »,



Périscopes d'un sous-marin.



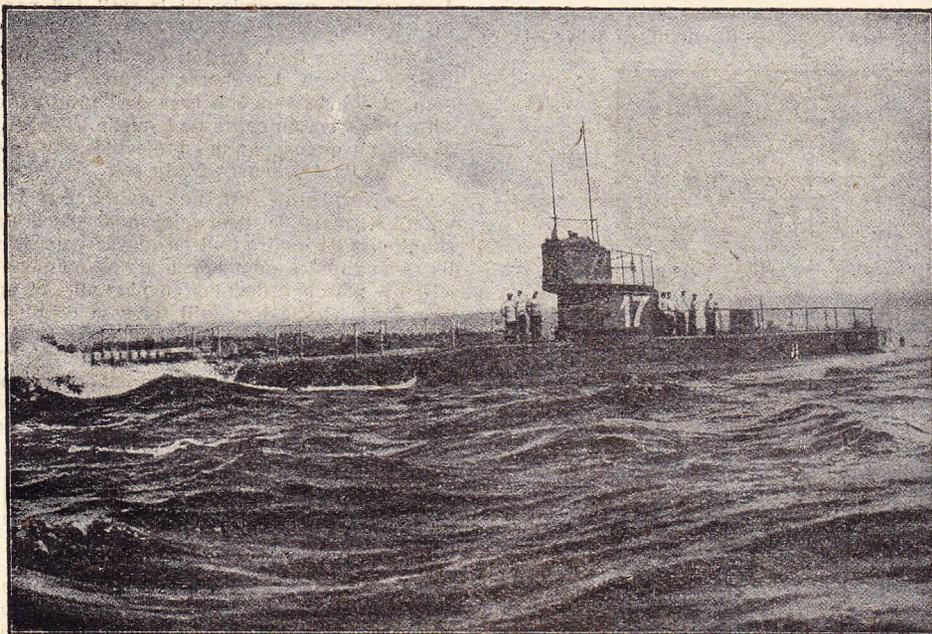
Le croiseur allemand «S. 116», coule à pic. (Vue prise au moyen du périscope du sous-marin anglais E 9.)

une large brèche à travers laquelle on pouvait voir un sombre brasier, comme une vision de l'enfer.

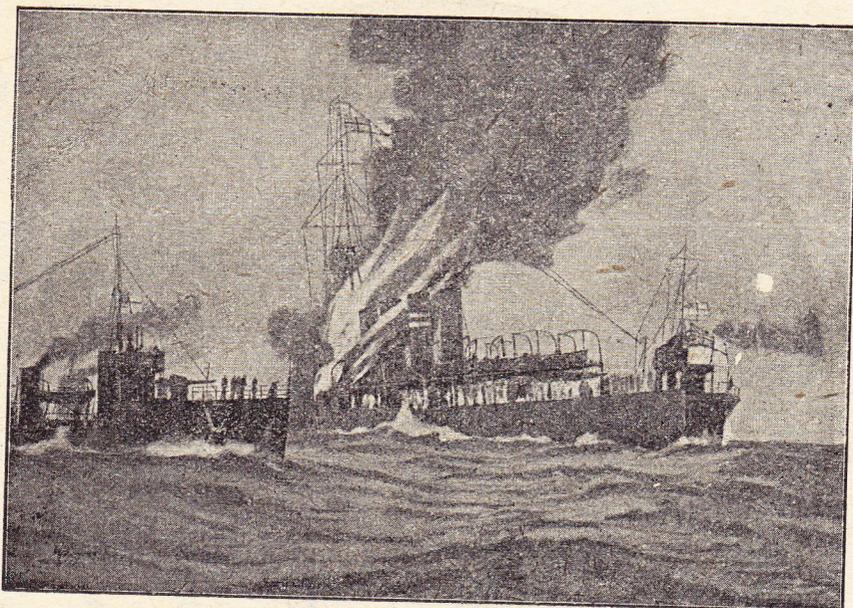
Bientôt ses mâts et ses cheminées volèrent par dessus bord et à quatre heures il disparut avec tout son équipage dans un grand nuage de fumée et de vapeur. La poursuite du «Gneisenau» continua et rendit impossibles les essais de sauvetage. Plus tard, vers cinq heures environ, sous le feu concentré des croiseurs anglais, le navire allemand fut réduit à l'impuissance, se pencha d'abord lentement, ce qui permit de voir que l'équipage s'assemblait d'un côté et comme son compagnon d'in-

fortune, au milieu d'un volcan de fumée et de vapeur, il s'abîma dans les profondeurs de l'Océan, la poupe dressée vers le ciel.

«Vers la fin de la bataille, déclara un des officiers rescapés, il était impossible de marcher le long du pont supérieur, car celui-ci, en réalité, n'existait plus. Presque tous les hommes du pont supérieur avaient été tués, tous les canons se trouvaient hors d'usage et une tourelle de l'artillerie avait été complètement jetée par dessus bord par une bombe de lydite de 12 pouces. Les deux machines étaient avariées et le feu s'était déclaré



Le sous-marin anglais «E 17», qui vint s'échouer à la côte hollandaise.



L'équipage de l'«Amphion» qui coule, est transporté à bord de contre-torpilleurs.

à l'arrière. Nous aurions eu probablement beaucoup plus d'incendies, mais les bombes anglaises qui tombaient dans la mer près du navire soulevaient des colonnes d'eau qui éteignaient régulièrement les incendies. Ces colonnes d'eau atteignaient jusqu'au sommet des mâts, peut-être jusqu'à une hauteur de 300 pieds, »

La moitié de l'équipage du « Gneisenau » avait été tué par les projectiles, avant que le navire ne coulât.

Un officier allemand doit à un hasard extraordinaire d'avoir conservé la vie. La tourelle où il se trouvait fut touchée et lui seul resta sain et sauf. Il se joignit aux desservants d'un autre canon, où le même phénomène se répéta. Il courut alors à un troisième canon et un troisième projectile fit également taire celui-là. Pendant qu'il était occupé au chargement d'un quatrième canon le croiseur coula et, après avoir nagé pendant une heure dans l'eau glacée, il fut recueilli. Certains personnes sont vraiment nées sous une heureuse étoile. Le sauvetage des survivants, flottant à la surface « comme une immense tache brune d'algue marine », commença aussitôt ; on leur jeta des cordes et des bouées, toutes les embarcations disponibles furent mises à la mer

et près de 200 hommes, dont le capitaine, furent retirés de l'eau glacée. Si invraisemblable que la chose puisse paraître, ces hommes s'attendaient à être fusillés et manifestèrent autant de joie que de surprise en constatant qu'ils étaient l'objet de soins attentifs.

Comme l'Allemagne connaissait peu les traditions en honneur dans la marine anglaise !

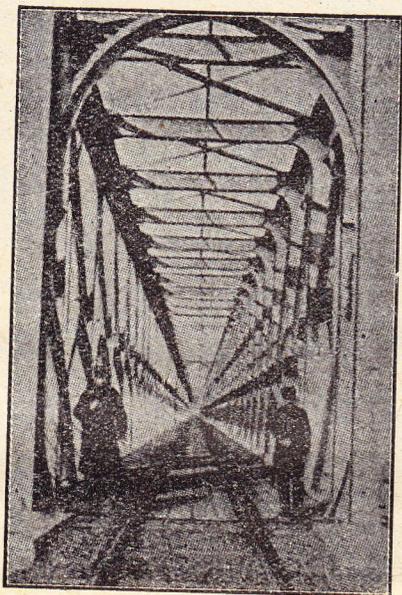
Dans l'intervalle le « Glasgow » qui poursuivait le « Leipzig » reçut vers 5 heures un message radiographique annonçant que la bataille principale était terminée. Le croiseur allemand, bien que gravement endommagé, continua à lutter courageusement, jusqu'à 9 heures, puis il disparut dans les flots, entraînant avec lui tous l'équipage, à l'exception de cinq officiers et de sept hommes.

Un autre duel, le plus passionnant et le plus terrible de toute la bataille, eut lieu entre le « Kent » et le « Nürnberg ». Les deux adversaires étaient à peu près de force égale, mais le croiseur allemand avait une vitesse plus grande que l'anglais. Nous ne saurions mieux faire que de reproduire ici le récit fait par le capitaine du « Kent ».

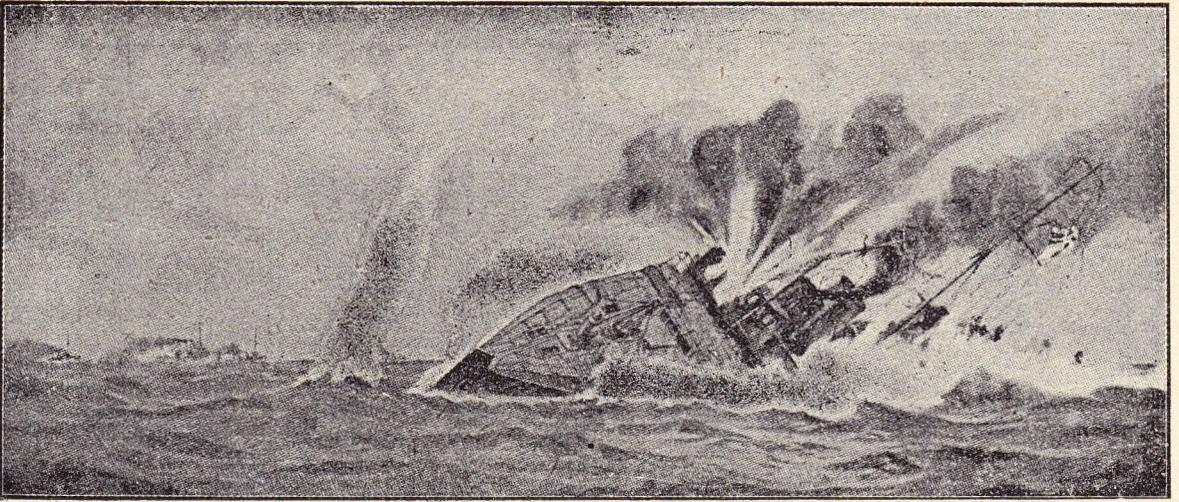
« Ce fut un duel, écrit-il, car il n'y avait aucun autre navire en vue. La chasse commença vers midi et le combat débuta vers 5 heures de l'après-midi. Après une lutte très vive, au cours de laquelle le « Kent » fut atteint 35 fois au moins par des projectiles ennemis, le « Nürnberg » coula à 7 heures 26 du soir.

Le « Nürnberg » est un navire plus rapide que le « Kent », mais je demandai aux machinistes et aux chauffeurs de mettre tout en œuvre pour le rattraper, et ils répondirent à mon appel d'une manière superbe. Le « Kent » marchait de plus en plus vite, et finit par faire 25 nœuds, c'est-à-dire qu'il dépassa de plus d'un nœud la plus grande vitesse qu'il eût jamais atteinte jusque-là. Nous approchions constamment de l'ennemi, et enfin il fut à la portée de nos canons. Bientôt les obus du « Kent » commencèrent à s'abattre autour de lui ; il fut touché plusieurs fois et le feu se déclara à bord.

L'ennemi continua à décharger ses canons jusqu'au moment où le navire coula et lorsqu'il s'abîma, quelques hommes intrépides agitèrent le drapeau allemand sur le pont supérieur. A peine le navire eût-il sombré, que les hommes du « Kent » déployèrent autant de zèle et d'activité pour sauver l'ennemi qu'ils en avaient employé pour le combattre. Les chaloupes furent préparées hâtivement et mises à la mer par les hommes qui désiraient ardemment et spontanément participer aux travaux de sauvetage. Malheureusement la mer était très houleuse et l'eau très froide, de sorte que l'on ne put re-



Le pont de Belgrade.



Un croiseur allemand coulé par un cuirassé anglais.

cueillir que 12 hommes, dont cinq moururent dans la suite. »

Voilà comment fut livrée et gagnée la bataille près des îles Falkland. Un coup terrible et décisif avait été infligé aux Allemands, mais deux navires allemands, le croiseur auxiliaire « Eitel Friedrich » et un croiseur léger, le « Dresden », avaient réussi à s'échapper et erraient maintenant librement dans l'Océan Pacifique. Il fallait également régler leur compte.

Pendant quelques mois ils parvinrent à s'échapper et inquiétèrent la navigation le long de la côte chilienne. Mais en mars les approvisionnements de l'« Eitel Friedrich » étaient épuisés; il rallia un port américain et résolut de ne plus le quitter. Presqu'en même temps, le « Dresden » fut cerné par le « Kent » et le « Glasgow » près de Juan Fernandez. Il n'avait guère envie d'engager un combat et baissa pavillon au bout de 25 minutes.

L'équipage fut recueilli à bord de navires anglais. Le croiseur avait de sérieuses avaries,

Finalement le magasin fit explosion et le navire coula; c'était la dernière unité de l'escadre jadis si puissante de von Spee.



Le contre-amiral allemand von Spee.

Là se terminèrent les aventures navales de l'Allemagne dans ces eaux lointaines. Elles furent habilement exécutées par des hommes décidés et capables; sous certains rapports, elles parurent avoir du succès; elles ont peut-être affermi l'Allemagne dans la conviction que ses marins étaient les rivaux des Anglais; mais dès le début elles étaient sans issue. Et, si l'on calcule le prix dont elles ont été payées et qu'on veuille émettre un jugement définitif en Allemagne ou ailleurs, qui dira que cette partie valait tant de sacrifices ?

Le 30 août un autre pirate, le kaiser « Wilhelm der Grosse », fut coulé, près du Cap Vert, par le « Highflyer ».

Voyons maintenant quel fut le sort de l'« Emden » et du « Cap Trafalgar », deux corsaires également. L'« Emden » était placé sous le commandement habile du capitaine Müller.

L'« Emden » surtout avait à son actif quelques audacieux exploits; maint navire, capturé par lui, après avoir reçu un équipage allemand, avait été envoyé à son tour en haute mer.

L'« Emden » abordait en des points isolés des colonies britanniques, s'y approvisionnait en charbons et en vivres, détruisait l'installation de télégraphie sans fil, puis il reprenait sa course.

En Allemagne chacun était fier de ce navire. Son nom était celui d'une ville maritime, située à l'embouchure de l'Ems, coupée de canaux et très florissante. L'hôtel de ville datant de 1575 et l'église principale étaient connus des touristes.

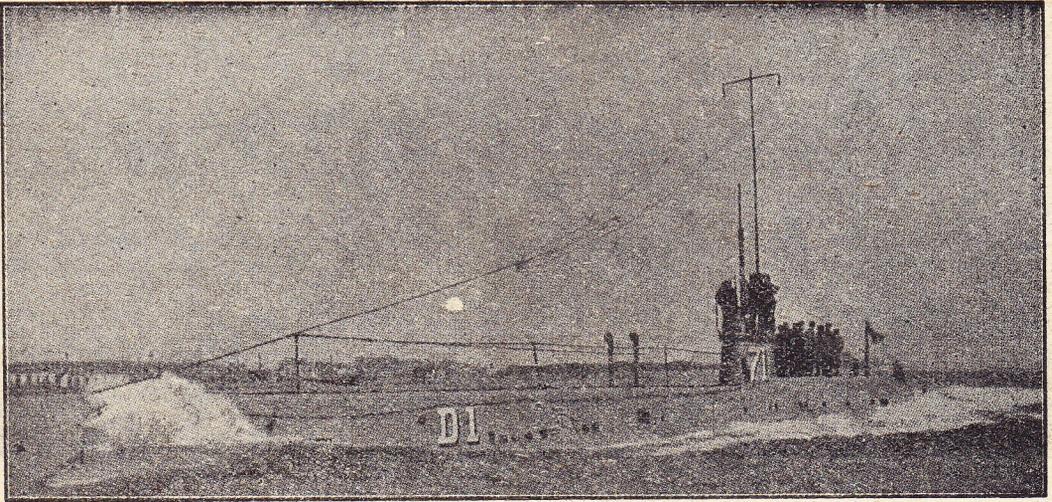
Un peu plus à l'ouest se trouve Wilhelmshaven, qui était à ce moment le deuxième port militaire de l'Allemagne, situé dans la baie de Jade et célèbre par ses vastes chantiers, dont l'accès était très difficile, surtout à certains endroits.

« Emden » était donc le nom du bateau corsaire. Le Kaiser qui aimait à envoyer des télégrammes, comme nul ne l'ignore, venait d'adresser ses félicitations à la ville à l'occasion des exploits de sa filleule dans l'Océan Pacifique, lorsque le dénouement se produisit de la façon suivante (1) :

Le 9 novembre 1914 le « Sydney » qui venait de mettre le cap sur Colombo, dans l'Océan Pacifique, reçut à 50 milles environ à l'est des Keelings, un message par télégraphie sans fil disant : « Navire étranger près de l'entrée ». Ce fut le dernier radio que la station radiographique des îles Cocos put encore envoyer, avant qu'un détachement de l'« Emden » ne détruisit l'installation, mais ce radio était suffisant.

Modifiant aussitôt sa course, le « Sydney » tourna sa proue vers les îles, qu'elle aperçut deux heures plus tard.

(1) Ces particularités, de même que celles qui précèdent, sont empruntées à l'ouvrage de Mac Neil Dixon : « La flotte anglaise pendant la guerre ».



Le sous-marin anglais « D. I. »

Quelques instants après l'« Emden », le corsaire recherché depuis si longtemps et toujours resté introuvable, apparut lui-même — et son apparition fut la bienvenue. Il sortait du port à une grande vitesse et tout de suite ouvrit le feu.

Trois fois au cours de la première salve le navire anglais fut atteint. L'appareil servant à mesurer les distances près du mâst de misaine fut réduit en pièces, le poste d'observation du pont arrière fut détruit et un incendie se déclara.

L'« Emden » avait donc blessé son adversaire le premier, mais alors ce fut le tour du « Sydney ». Jus qu'à la fin du combat ce fut ce dernier qui distribua tous les coups.

Actuellement la vitesse est ce qu'était le lof au temps de Nelson. Dans un combat moderne le navire le plus rapide garde la distance qu'il lui plaît, choisit la portée de l'artillerie et prend la position qu'il préfère. Filant une vitesse de 25 à 26 nœuds, c'est-à-dire trente milles à l'heure, le « Sydney » envoyait l'une bordée après l'autre de bâbord, puis de tribord, puis encore de babord et de tribord, vomissant un feu foudroyant par des salves continues de toutes ses pièces à une distance de 5 à 6 yards à peine de l'ennemi. En une heure quarante minutes il parcourut cinquante six milles.

La situation du navire allemand était pitoyable et même désespérée. A 11 heures 20 environ, à une vitesse de près de 20 nœuds, ne voyant plus aucune chance de salut, il se jeta avec un craquement épouvantable sur la côte du Keeling septentrional; il n'était plus qu'une épave dévorée par les flammes. Plus de deux cent vingt membres de l'équipage avaient déjà été tués et les autres étaient horriblement blessés ou étourdis par la grêle des projectiles.

Ceux qui se rendirent à bord de l'« Emden » ne pouvaient qu'être prévenus contre la guerre, tellement le spectacle dont ils furent témoins était horrible. On n'y voyait plus que des pièces de ferrailles tordues et des corps humains à ce point déchiquetés et broyés que tous étaient méconnaissables.

Aussi n'y a-t-il pas lieu d'être surpris qu'aucun cri de triomphe ne monta du « Sydney » lorsqu'il entra dans le port de Colombo avec son chargement de blessés et de survivants. Ce trait d'humanité des Anglais, qui aurait touché le cœur de Nelson, ne fut pas apprécié par les Allemands.

La lutte entre le « Carmania » et le « Cap Trafalgar » était plus hasardeuse. Ce qui décida de la victoire ce fut l'habileté supérieure des marins anglais et non la capacité des machines ou le calibre des canons.

En fait s'il y avait une différence entre les deux navires, c'était en faveur du « Cap Trafalgar », dont l'armement était un peu meilleur, mais qui négligea de profiter de cet avantage.

On dit — et c'est un récit presque romantique — que tous les hommes du « Carmania » voulaient se placer à côté de l'ennemi, l'accrocher et engager une lutte au couteau comme au temps des ancêtres; mais le capitaine avisa un autre moyen. Après qu'il eut tiré un premier coup non pointé pour sommer l'ennemi de se rendre, les canons allemands répondirent par une salve. Mais ce coup de surprise échoua, car il était mal pointé et les obus volèrent au-dessus du navire. Durant le premier quart l'heure le navire allemand tira quatre ou cinq coups contre un projectile anglais. C'était une canonnade rapide, mais nerveuse, à laquelle le « Carmania » répondit en battant méthodiquement de coups mortels la coque du « Cap Trafalgar ». Les Anglais ne tiraient pas dans le vide.



L'amiral von Tirpitz.



Sir David Beatty, amiral anglais.