

Voici ce que disent [Louis GILLE](#), [Alphonse OOMS](#) et [Paul DELANDSHEERE](#) dans ***Cinquante mois d'occupation allemande*** (Volume 1 : 1914-1915) du

6 novembre 1914

Un grand nombre de familles bruxelloises sont brutalement démembrées par la rafale qui s'est abattue sur la nation. Des mères, des enfants étaient, comme de coutume, partis pour le littoral ; des pères sont revenus ou restés dans la capitale pour régler des affaires et, pris dans la tourmente de l'invasion, n'ont plus pu rejoindre les leurs. Plusieurs apprennent maintenant que leurs familles ont fui à la côte anglaise ; bravant les difficultés, ils vont à leur recherche.

Ce que sont ces difficultés, comment on fait, en automne de l'an 1914, le voyage Bruxelles-Folkestone (**Note**) et retour (quelques heures d'express et de paquebot en temps normal), il faut l'avoir expérimenté pour le croire. Des amis qui se sont rendus en Angleterre pour y retrouver leurs familles et les ramener, me racontent ceci. (C'est une pittoresque peinture des temps présents) :

« Il n'y a plus de chemins de fer pour les Belges. On part pour la côte anglaise en carriole ou par voie d'eau. Le bateau nous a paru préférable à la charrette du paysan : on n'y est pas cahoté comme sur la route et l'on peut plus

aisément y mettre des bagages. Nous descendons, vers 5 heures du matin (il fait encore nuit) à fond de cale d'un « *bac à moules* » amarré à l'Allée Verte. C'est ce transatlantique qui doit, moyennant 40 francs par personne, nous conduire par le canal et l'Escaut septentrional à Goes, petite localité hollandaise entre Rosendael et Flessingue. Deux tables, de mauvaises chaises et des lampes fumeuses, voilà l'intérieur du navire. Nous sommes soixante là-dedans et, notamment, plusieurs personnes de la meilleure société de Bruxelles, qui fuient le régime de l'oppression. Des émigrés de la grande révolution ont dû fuir ainsi ...

Aucune consommation à bord, si ce n'est de la bière. Mais chacun a son paquet de tartines. A Thisselt apparaissent les premières maisons détruites par le bombardement ou l'incendie. Pignons léchés par les flammes, murs écroulés, châteaux dévastés. A Wintham, où le canal touche au Rupel, existait un grand pont de fer pour la voie ferrée Termonde-Anvers. Ce pont est détruit ; sa carcasse plonge dans l'eau. Le bateau stoppe devant l'obstacle. Il faut attendre, pour passer, que la marée soit basse.

Il est 2 heures quand Anvers est en vue. L'impression est inoubliable. Le fleuve, toujours si plein de vie ici, que des centaines de navires montaient et descendaient, est maintenant à l'abandon. Pas un bateau en rade, pas un ouvrier sur les quais, pas une âme sous les hangars dont

la perspective s'allonge à l'infini. C'est la mort ... Mais voici qu'une tempête s'annonce sur l'Escaut et le pilote refuse de conduire plus loin notre bâtiment trop frêle. Il faut rester à Anvers et attendre le lendemain.

Mais non, un train de voitures disparates, revêtues de l'inscription « *Neutral* », fait, paraît-il, depuis quelques jours, la navette entre Rosendael et la banlieue anversoise ; il ramène gratuitement les Belges réfugiés en Hollande et désireux de rentrer au pays ; il emporte aussi, au retour, les Belges qui vont en Hollande. Nous courons le prendre à Merxem, qui est son terminus. Pas d'abri, et il tombe une pluie torrentielle. Nous restons là, trois heures durant, sous l'ondée, en attendant le « *Neutral* ». Il s'amène enfin. Pas de lumière, pas de chauffage, une locomotive poussive. Mais la guerre nous a rendus philosophes ! Le train avance à petite allure, dans les ténèbres. Nous atteignons Rosendael à 10 heures du soir ; il pleut plus que jamais.

Pas un lit disponible dans toute la ville. La moindre mansarde a sa famille de réfugiés belges. Pour nous, il reste deux chaises près du poêle, dans un cabaret ; nous demeurons là, à fumer des pipes jusqu'au matin ...

Seconde journée. Elle est perdue d'avance. Il n'y a plus qu'un bateau par jour de Flessingue pour l'Angleterre, et il part à 8 heures du matin ; or, nous ne pouvons arriver à Flessingue à temps.

Nous y sommes à midi et nous nous mettons à nouveau en quête d'un logis pour la nuit. Vaines recherches. Pas une chambre. Ici aussi il y a surabondance de réfugiés, plus le flot des voyageurs qui arrivent d'Angleterre et qui s'y rendent. Heureusement, à 9 heures du soir, nous obtenons l'autorisation de monter à bord du paquebot et d'y disposer d'une couchette. Des centaines de jeunes Belges, qui ont franchi la frontière pour aller s'engager à Calais, sont là attendant leur tour d'inscription pour la traversée.

Le troisième jour se caractérise par un roulis désastreux ; et puis, le bateau doit faire un grand détour pour éviter la zone des mines flottantes ; des torpilleurs anglais surgissent çà et là et leurs consignes sont inflexibles ; des matelots les lancent à l'équipage de notre navire au moyen de porte-voix. Le trajet Flessingue-Folkestone dure maintenant dix heures. Ce n'est pas fini. Nul passager ne peut débarquer sans avoir passé une visite médicale, et nous sommes 340 !

Nous voici enfin sur le quai, et aussitôt le charme de l'hospitalité britannique nous saisit. Autour de nos compatriotes réfugiés ou aspirants soldats qui débarquent affamés, affaiblis par ce voyage, des dames, des jeunes filles, portant un brassard tricolore belge, s'empressent, les bras chargés de plateaux où fument des bols de café, de bouillon et où s'étagent des pyramides de sandwiches ...

Le retour maintenant. Quitter le sol anglais n'est pas, au temps présent, une affaire simple. Il faut se trouver à l'embarcadère deux heures avant le départ du paquebot, pour toutes sortes de formalités : vérification des passe-ports pour la Hollande, visite des bagages, visite corporelle, etc.; un personnel féminin fouille les femmes ; les lettres et tous les documents écrits sont examinés avec minutie. Puis, à nouveau, dix heures de mer ; toujours, pour éviter les mines, on remonte le long des côtes anglaises jusqu'à hauteur de Margate, on file en droite ligne jusqu'au nord de l'île de Walcheren et on relonge la côte hollandaise jusqu'à l'embouchure de l'Escaut. A Flessingue, mêmes difficultés qu'à l'aller pour le logement, et nous traînons des bédés qui dorment debout, et des malles, et des valises ...

Des dames hollandaises qui, dans la gare de Flessingue, tiennent un bureau de renseignement pour les Belges, vivent dans une atmosphère de fièvre : le nombre de Belges qui vont, viennent, partent, rentrent, s'enfuient ou réintègrent, est inimaginable. Le train, qui ramène des réfugiés en Belgique, quitte tous les matins Flessingue pour Merxem-Anvers, via Rosendael mais, comme il n'y a, présentement, pas de relations administratives entre la Hollande et les chemins de fer belges, les gares hollandaises n'enregistrent rien à destination de notre pays : les bagages voyagent aux risques et périls du voyageur.

Mais nous apprenons qu'un petit bateau part demain pour Anvers par l'Escaut. C'est plus pratique. Nous le prendrons. Hélas ! les émotions violentes sont maintenant de toutes les minutes. Au moment où le bateau démarre, un septuagénaire anversois, qui était venu rechercher sa fille et son petit-fils réfugiés en Zélande, tombe mort devant nous, frappé de congestion.

Le voyage dure huit heures, avec un arrêt devant le fort de Lillo : des Allemands montent à bord et prennent les noms des passagers.

La journée s'achève à Anvers en enquêtes sur le meilleur moyen d'atteindre Bruxelles. Il y a un service d'autos près de la gare centrale. Allons-y. Non, il est supprimé depuis hier. Dès lors, rien à faire avant demain. Nous aurons alors le bateau du canal : départ à 9 heures au quai du Pilotage.

Nous attendons ce bateau jusqu'à midi, transis de froid. Alors arrive l'avis que les Allemands ont jeté un pont de bateaux à Burght et que la navigation est provisoirement suspendue. Trois fois, depuis hier midi, notre montagne de bagages a dû être véhiculée de l'Escaut à l'autre bout de la ville et vice-versa.

Enfin, un camionneur veut bien, pour dix francs par tête, nous conduire à Bruxelles dans un char-à-bancs. Un vent glacial souffle par les trous de la bâche ; pour se donner du coeur, on se passe, entre voyageurs connus et inconnus, une gourde de cognac.

Sur la route isolée, où la neige a jeté son manteau éclatant, nous roulons lentement, tandis que le soir tombe. Waelhem, Malines, Eppeghem déroulent devant nos yeux le spectacle de leurs ruines et de leurs dévastations. Des sentinelles nous arrêtent pour examiner nos passe-ports ; à l'entrée des villages, des collecteurs demandent, à titre de droit de passage, un sou pour l'alimentation populaire. L'attelage repart dans les ténèbres, et Bruxelles nous revoit à 9 heures du soir.

Il m'a donc fallu six jours pour aller et revenir. Voilà comment on voyage en 1914. »

Notes de Bernard GOORDEN.

Voyez ce qu'en dit, à partir du 31 juillet 1914 (19140731), Auguste **VIERSET** (1864-1960), dans ***Mes souvenirs sur l'occupation allemande en Belgique.***

Rappelons qu'Auguste **VIERSET**, secrétaire puis chef de cabinet d'Adolphe MAX, de 1911 à 1939 (année de la mort du bourgmestre, encore en fonction), lui a consacré une biographie : ***Adolphe MAX.*** La première édition, de 1923, comportait 46 pages. C'est de la deuxième édition, de 1934 (comportant 226 pages), que nous avons extrait le chapitre « *Sous l'occupation allemande* » (pages 29-71) :

<http://www.idesetautres.be/upload/VIERSET%20ADOLPHE%20MAX%20SOUS%20OCCUPATI>

[ON%20ALLEMANDE.pdf](#)

Il fut l'*informateur* du journaliste argentin Roberto J. **Payró** (1867-1928) pour sa série d'articles, traduits en français par nos soins :

« *Un ciudadano ; el burgomaestre Max (1-5)* » ; in ***La Nación*** ; 29/01-02/02/1915 :

pour le début de l'évocation relative à août 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140817%20PAYRO%20%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR.pdf>

pour le 18 août 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140818%20PAYRO%20%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR.pdf>

pour le 19 août 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140819%20PAYRO%20%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR.pdf>

pour les 20-23 août 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140820%20PAYRO%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR..pdf>

pour les 24-27 août 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140824%20PAYRO%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR..pdf>

pour les 28 août / 2 septembre 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140828%20PAYRO%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR.pdf>

pour les 16-27 septembre 1914 :

<http://idesetautres.be/upload/19140916%20PAYRO%20UN%20CIUDADANO%20EL%20BURGOMAESTRE%20MAX%20FR.pdf>

Pour votre édification, lisez aussi du journaliste argentin Roberto J. **Payró**, à partir du **23 juillet**

1914 (19140723), notamment la version française de son article de synthèse « *La Guerra vista desde Bruselas ; diario de un testigo ; neutralidad de Bélgica* (20-25) » (in **La Nación** ; 07-12/12/1914) :

<http://idesetautres.be/upload/191412%20PAYRO%20NEUTRALIDAD%20BELGICA%20FR.pdf>

En particulier ce que dit Roberto J. **Payró**, de la date en question et des jours antérieurs, notamment dans « *La Guerra vista desde Bruselas ; diario de un incomunicado* » in **La Nación** :

<https://www.idesetautres.be/upload/19141106%20PAYRO%20DIARIO%20DE%20UN%20TESTIGO%20FR.pdf>

<https://www.idesetautres.be/upload/19141104%20PAYRO%20DIARIO%20DE%20UN%20TESTIGO%20FR.pdf>

<https://www.idesetautres.be/upload/19141105%20PAYRO%20DIARIO%20DE%20UN%20TESTIGO%20FR.pdf>

On dit parfois que le chemin le plus court entre deux points est une « droite » (ou plutôt une géodésique). Ce n'était apparemment pas le cas en Belgique en 1914 puisque, pour se rendre de Bruxelles à Furnes ou au **Front de l'Yser**, il fallait passer par les Pays-Bas (Flessingue ou Vlissingen), l'Angleterre (**Folkestone**) puis la France (Calais).

Pour être édifiés, lisez de Roberto J. **Payró** ;

« *Monsieur Dagimont. Correo del soldadito belga (1-6)* », in ***La Nación*** ; 14-19/07/1915 :

<http://idesetautres.be/upload/191411-12%20PAYRO%20MONSIEUR%20DAGIMONT%20CORREO%20SOLDADITO%20BELGA.pdf>

version française :

<https://www.idesetautres.be/upload/191411-12%20PAYRO%20MONSIEUR%20DAGIMONT%20CORREO%20SOLDADITO%20BELGA%20FR.pdf>

Découvrez la version française des *mémoires* de Brand **WHITLOCK**, traduite à partir de ***Belgium under the German Occupation: A Personal Narrative***, en l'occurrence ***La Belgique sous l'occupation allemande : mémoires du ministre d'Amérique à Bruxelles***. Pour les liens des 59 chapitres relatifs à **1914** :

<https://www.idesetautres.be/upload/BRAND%20WHITLOCK%20LIENS%20INTERNET%201914%20BELGIQUE%20OCCUPATION%20ALLEMANDE.pdf>

Voyez aussi ce qu'en dit Hugh **GIBSON**, premier secrétaire de la Légation américaine à Bruxelles, dans ***La Belgique pendant la guerre (journal d'un diplomate américain)***, à partir du 4 juillet 1914 (en français et en anglais).

Tous ces documents sont accessibles via <https://www.idesetautres.be/?p=ides&mod=iea&smod=ieaFictions&part=belgique100>