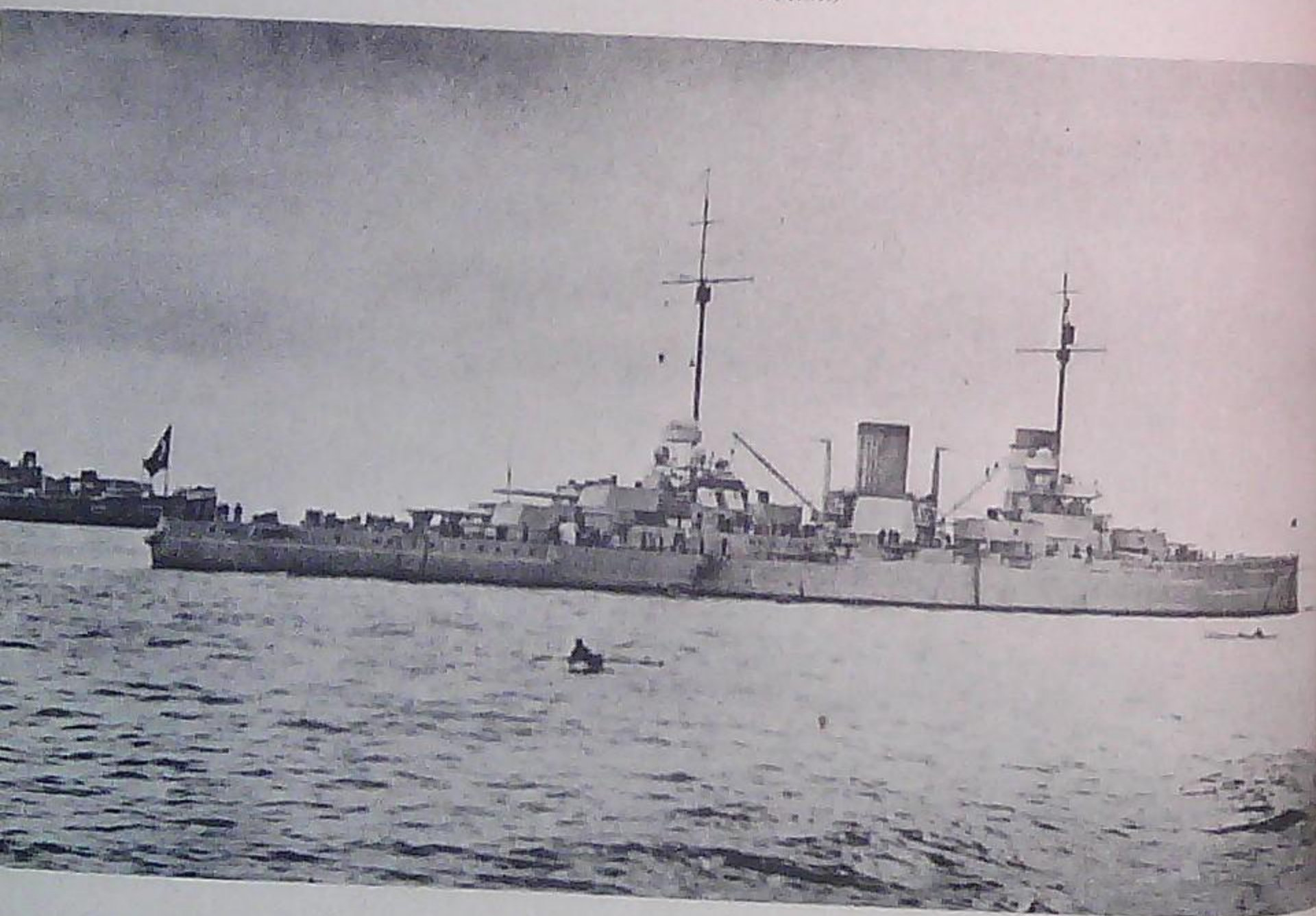


Itinéraires du Goeben et du Breslau. (Doc. remis par l'auteur)

Le Goeben dans le port d'Istanbul, arborant le pavillon turc. Après une folle course poursuite, le puissant bâtiment allemand trouva un abri sûr dans le grand port turc et renforça la flotte ottomane. (L'Illustration)



1914: le « Goeben » et le « Breslau » bouleversent toutes les données politiques

PAR J. J. ANTIER

Le 3 août 1914, deux cuirassés allemands, le « Goeben » et le « Breslau » fendent les vagues en direction de l'Algérie. Leur objectif : bombarder les ports français de Philippeville et de Bône. Ils remplissent leur mission avec succès, mais le plus difficile reste à faire. Il s'agit, en effet, d'échapper aux navires français qui patrouillent en Méditerranée, mais aussi aux bâtiments de guerre que l'Amirauté britannique a envoyés à leur rencontre. La flotte française s'égare ; les navires anglais, qui ont repéré les deux pirates allemands, n'ouvrent pas le feu car la Grande-Bretagne n'est pas encore entrée officiellement dans le conflit. Tous ces attermolements, toutes ces erreurs vont permettre à l'amiral allemand Souchon, qui commande le « Goeben », de sauver ses navires du piège fatal qui se refermait sur eux et d'échapper à ses poursuivants. Mais ces erreurs vont surtout amener l'entrée en guerre de la Turquie aux côtés de l'Allemagne : les deux cuirassés allemands se présentent devant le détroit des Dardanelles, un tour de passe-passe suffit. Devenus turcs, seulement en apparence, les deux navires vont renforcer la flotte turque qui n'a plus rien à craindre de la part des vieux bateaux russes. Jean-Jacques Antier retrace ici cette aventure maritime qui eut des conséquences incalculables : la Russie demeurera encerclée, les Alliés tenteront en vain et avec des pertes terribles de forcer les Dardanelles en 1915, et la guerre durera deux ans de plus que ce qu'elle aurait pu durer si la Turquie et la Bulgarie étaient restées neutres.

Le 3 août 1914, le croiseur de bataille Goeben, battant pavillon de l'empire allemand et la marque de l'amiral Souchon, fonçait à vingt nœuds plein ouest entre la Sardaigne et la Tunisie, venant de l'Adriatique. Le croiseur léger Breslau naviguait dans son sillage. Après l'attentat de Sarajevo et la riposte autrichienne, la Russie avait mobilisé, déclenchant l'entrée

en guerre de l'Allemagne; la France fidèle à ses alliances, s'était rangée aux côtés de la Russie.

Tous le savaient à bord, le sort de la guerre dépendrait du choix des grandes nations encore neutres : l'Angleterre entrerait sans doute en guerre aux côtés de la France. Les États-Unis et l'Italie semblaient vouloir rester neutres. Que ferait la Turquie, maîtresse du Bosphore, donc des mouvements de la flotte russe en mer Noire? Et que ferait la Grèce?

Telles étaient les questions angoissées que se posait le jeune enseigne de vaisseau Karl Dönitz sur la passerelle du *Breslau*, où il venait de prendre son quart.

— Quels sont les ordres, Commandant?

— A 21 h nous serons au large du cap sarde Spartivento. Mettant alors cap au sud-ouest, la force se séparera. Le *Goeben* ira bombarder le port français de Philippeville; quant à nous, nous attaquerons celui de Bône, plus à l'est.

— Bien, Commandant. Est-il indiscret de savoir de quels objectifs il s'agit?

— Les Français sont en pleine mobilisation et embarquent en ce moment même leurs troupes d'Afrique du Nord, pour les emmener en France. Nous les surprendrons à l'aube, en plein port.

Le jeune officier demeurait pensif. Le commandant lui demanda :

— Quelque chose vous inquiète, Lieutenant?

— Puisque nous devons attaquer Bône, pourquoi faire route au 265 pour virer ensuite au sud-ouest?

— L'amiral Souchon doit avoir son idée. Sans doute compte-t-il donner le change à la flotte française qui, avisée par les Italiens de notre passage à Messine, ne va pas manquer de se porter à notre rencontre.

— Et la flotte anglaise?

— L'amiral Milne rôde dans les

parages. Il ne nous fera pas de cadeau. Mais pour l'instant, l'Angleterre n'est pas en guerre.

Le plus puissant bâtiment de la Méditerranée

C'est souvent dans les premiers jours de la guerre que se joue l'essentiel. Sur la passerelle du croiseur de bataille *Goeben*, l'amiral Souchon en était plus conscient que jamais, mais son écrasante responsabilité ne le troublait pas. Se battre demeurait son unique préoccupation. Il commandait le plus puissant bâtiment de guerre de toute la Méditerranée : 22 600 t, dix canons de 280 pouvant tous tirer du même bord à 17 000 mètres; et douze canons de 150. L'ensemble totalisait à chaque salve une bordée de huit tonnes!

Mais son point fort, face aux navires relativement anciens de la flotte française, demeurait sa vitesse. Hélas! il était loin des vingt-huit nœuds dont il était capable en 1912 lors de sa mise en service. Il lui fallait une révision complète, et il n'avait pu, en toute hâte, que changer la moitié de ses tubes de chaudière à Pola, ce qui lui permettait tout de même de filer vingt-quatre nœuds.

Les Français, qui ignoraient ce handicap, se trouvaient incapables, malgré l'énorme puissance de tir de leurs dix-huit cuirassés, de dépasser vingt nœuds. Mais avec les forces britanniques de l'amiral Milne (notamment trois croiseurs de bataille), les Allemands devaient jouer encore plus serré. Leur vitesse était sensiblement égale à celle du *Goeben*, et leurs canons de 305 tiraient un peu plus loin que les leurs. Cependant, le *Goeben* avait l'avantage de la cuirasse, et, à moins de se séparer de ses navires les plus lents, l'amiral Milne n'était pas certain de

les rattraper au cours d'une poursuite (1).

A vrai dire, face à la formidable concentration cuirassée des Alliés, l'atout essentiel de l'amiral allemand demeurait sa mobilité. A la guerre, l'assaillant garde le choix de l'heure et du lieu, la surprise est son élément majeur. Souchon le savait, qui, contre toute logique, avait choisi le combat.

Choix décisif dont dépendait non seulement le sort des mille quatre cents marins du *Goeben* et du *Breslau*, mais, au-delà de leur vie généreusement offerte, l'équilibre politique de toute la Méditerranée, bordée de nations faibles oscillant entre la neutralité et la guerre.

L'amiral Souchon se revoyait la veille, à l'escale de Messine, où, malgré l'hostilité à peine cachée des Italiens, il avait pu charbonner grâce au cargo allemand exact au rendez-vous (2).

Un choix crucial

Là, il avait reçu par son ambassade l'ordre de mobilisation. Mais le plan primitif du Kaiser était bouleversé. La Triple Alliance de 1912 (Allemagne, Autriche et Italie), détenait la maîtrise de la Méditerranée, contre la seule flotte française. En aucun cas, la puissante flotte britannique postée en mer du Nord ne pourrait détourner un cuirassé sans rompre au nord l'équilibre en sa faveur face à la flotte allemande de haute mer qui la surveillait de près, et le jeune Churchill, alors Premier Lord de l'Amirauté, déclarait : « Nous ne pouvons pas tenir la Méditerranée avant d'avoir obtenu une décision en mer du Nord. Il serait fou de perdre l'Angleterre pour conserver l'Égypte. Si le Cabinet fait construire une nouvelle flotte pour la Méditerranée, je serai comme un chat à qui on offre

une nouvelle assiette de crème, mais cela coûtera quatre millions par an. » Il n'aura pas cette assiette de crème, et l'amiral Tirpitz guettera avec angoisse le déplacement des forces anglaises du nord au sud. Ce jeu subtil explique le rôle capital du *Goeben* en Méditerranée.

Mais l'Italie avait abandonné la Triple Alliance. Forces à peu près équilibrées en Méditerranée, quel était désormais le rôle de l'amiral Souchon sur cet échiquier compliqué?

S'opposer d'abord, ou retarder le passage des troupes françaises d'Afrique du nord en métropole, à l'heure où le corps à corps furieux des fantassins pouvait précipiter l'issue de la guerre.

Hélas! les puissantes forces navales austro-hongroises demeuraient rivées à leurs ports, au fond de l'Adriatique, dans la crainte d'un débarquement aux Balkans, « le ventre mou de l'Europe ».

L'amiral Tirpitz, chef de la Marine Allemande, avait laissé à Souchon le choix de ses actes.

(1) Le cuirassé (15 000 à 25 000 t), constituait le *capital-ship* de l'époque, grâce à trois éléments qu'il était le seul à réunir : la vitesse (24 à 28 n pour les bâtiments récents), le blindage (18 à 25 cm), l'artillerie lourde (jusqu'à 305 mm). Le croiseur de bataille, avant-garde manœuvrière de la flotte, sacrifiait au profit de la vitesse soit la puissance des canons, soit le blindage. Enfin, croiseurs-cuirassés et croiseurs lourds et légers (5 000 à 10 000 t), constituaient les derniers échelons offensifs des flottes, dont l'objectif unique était de placer leurs canons. Les petits bâtiments armés de torpilles (torpilleurs et sous-marins) ne jouaient en 1914 qu'un rôle secondaire, et l'avion était encore inexistant en mer.

(2) Il fallait alors un port ou une rade abritée pour embarquer les milliers de briquettes de charbon. Aujourd'hui, les navires chauffent au mazout, dont le ravitaillement peut se faire en mer, à bonne vitesse, par tuyau souple. L'énergie nucléaire supprime désormais ces contraintes.

Soit s'enfermer dans l'Adriatique à l'ombre de la flotte autrichienne. Mais Souchon avait rejeté avec orgueil cette solution qu'il estimait défaitiste. Soit forcer le détroit de Gibraltar malgré la présence britannique, et entrer dans Atlantique.

Et là encore, deux choix s'offraient à lui.

Effectuer une fructueuse guerre de course contre le commerce allié; ou bien rallier en mer du Nord le gros de la flotte allemande. La conjonction de ces deux actions paraissait si évidente aux amiraux français et anglais, qu'ils manœuvrèrent en Méditerranée occidentale pour barer le passage à Souchon et le détruire.

Or, contre toute attente, agissant à la suite d'une intuition remarquable, l'amiral allemand avait opté pour une autre solution, imprévisible, presque suicidaire : l'Orient, le grand rêve des Russes enfermés en mer Noire par les détroits tenus par les Turcs; rêve, aussi, des Allemands, avec, au-delà, le grand passage, Suez, et demain les puits de ce pétrole qui propulserait les futurs navires, les avions, les véhicules de combat.

Encore neutres, les Turcs redoutaient les Russes. Pour les faire basculer du côté des puissances centrales, il fallait leur offrir la maîtrise de la mer, c'est-à-dire du Bosphore et des Dardanelles, que seul pouvait apporter le *Goeben*. Alors, la vieille marine russe ne compterait plus, et la route du golfe Persique et de l'Égypte serait ouverte aux armées germano-ottomanes.

« Mon cher ministre, attendez le conseil »

3 août 1914, à Paris, midi.

Depuis une heure, l'Allemagne avait déclaré la guerre à la France, qui mobilisait fébrilement.

Dans son bureau doré place de la Concorde, M. Gauthier, ministre de la Marine, signa le document que lui apportait le chef d'état-major :

« A tous les bâtiments de la flotte : attaquez par les armes tout bâtiment de guerre allemand. »

Puis il se leva pour aller déjeuner.

Mais deux heures plus tard, le document était stoppé dans le cabinet du président de la République Raymond Poincaré, qui l'annota ainsi :

« Mon cher Ministre, pour la Méditerranée, je suis d'avis que vous attendiez le conseil de demain. »

Attendre quoi? Que l'Angleterre déclare la guerre à l'Allemagne; et surtout que devant l'histoire, l'Allemagne soit déclarée l'agresseur.

A l'instant même, la force allemande de l'amiral Souchon fonçait à vingt nœuds sur nos ports algériens où affluaient en longues colonnes soldats et chevaux du XIX^e Corps d'armée.

Très au large, à bord du cuirassé français *Courbet*, l'amiral Boué de Lapeyrère, à la tête de la flotte de Toulon, naviguait vers l'Algérie. Sur son bureau s'étaient des télégrammes :

« Station T. S. F. Cap Bon a intercepté radio chiffré du *Goeben* qui paraît être dans nos parages. Marine Bizerte. »

« Stoppez *Goeben* et *Breslau*, mais seulement à la déclaration de guerre. Marine Paris. »

L'amiral s'adressa à son chef d'état-major, qui attendait ses ordres :

— Que l'armée navale se divise. Chaque escadre fera route en formation serrée à douze nœuds, respectivement sur Philippeville, Bougie et Alger, pour escorter les convois de troupes prêts à appareiller. Les bâtiments n'ouvriront le feu que s'ils sont attaqués. Avez-vous des nouvelles de la flotte britannique?

— Aucune, Amiral. L'Amirauté britannique n'a d'ailleurs pas encore autorisé la mise en service du code secret qui doit nous permettre de correspondre.

— Incroyable!

Les Anglais! Que faisaient les Anglais? Ce même jour, à sept heures du matin, en rade de Malte, à bord du croiseur de bataille *Inflexible*, l'amiral Milne prit connaissance de ce message, émanant des agents anglais de Sicile :

« *Goeben* et *Breslau* ont appareillé le 3 août à 1 h du matin de Messine, cap au sud-ouest. »

Depuis quelques heures, Milne était autorisé à contacter l'amiral français. Il lui avait aussitôt adressé ce message :

« Comment puis-je vous assister? J'ai trois croiseurs de bataille, quatre croiseurs-cuirassés, quatre croiseurs légers et seize destroyers. »

Mais ce message chiffré, retransmis sur ondes longues par Bizerte (3), ne devait parvenir à l'amiral de Lapeyrère que le 3 août à 20 h 30.

Le piège se resserre

Cependant, le piège se resserrait sur les corsaires allemands. Devant la carte de la Méditerranée occidentale, Milne commenta la situation à son état-major :

— Le *Goeben* ne s'est donc pas enfermé en Adriatique. Il a doublé la botte italienne, franchi le détroit de Messine, et, cap plein ouest, il fait route sur Gibraltar pour gagner l'Atlantique. Au passage, il va tomber exactement sur les trois convois de troupes française, pour tenter de les détruire.

A cet instant, un aide de camp apporta un message, rédigé de la

(3) Les ondes courtes permettant les liaisons directes entre les navires n'étaient pas encore en usage.

main même de Churchill :

« Le *Goeben* est votre objectif. Suivez-le partout où il ira. Soyez prêts à agir à la déclaration de guerre, qui paraît probable et imminente. »

L'amiral Milne était un humoriste. Mais sa voix grinçait :

— Ainsi, Messieurs, tout est clair : si nous avons la chance de repérer le *Goeben*, c'est lui qui tirera le premier. Et après les premières salves qui peuvent être décisives, il s'échappera derrière un rideau de fumée. Donnez l'ordre d'appareillage à l'*Indéfatigable* et à l'*Indomitable*, cap sur l'Algérie. Je resterai à Malte pour parer à toute éventualité.

Peu à peu, le piège se refermait.

Le premier coup de canon de la guerre

Bône, 5 h du matin, le 4 août.

L'aube se levait sur la ville. Drapeaux en tête, le 3^e Régiment de Tirailleurs algériens sortit de sa caserne et s'engagea d'un pas martial sur le cours Jérôme-Bertagna pour gagner la gare, où un train l'attendait pour le conduire à Alger, port d'embarquement.

Soudain, la paix matinale fut rompue par le claquement sec d'un obus de 105. Aussitôt, la troupe se rua vers tous les abris possibles. Le vacarme devint assourdissant.

A bord du croiseur léger *Breslau*, on tirait comme à l'exercice, et le jeune Dönitz nota dans son journal : « J'étais fortement impressionné par ce premier acte de guerre. »

Il n'y eut que deux morts et six blessés. Puis le *Breslau* mit cap à l'ouest pour rejoindre le *Goeben*.

Une heure après l'attaque de Bône, à 6 h, devant Philippeville (pour faire croire qu'une seule escadre opérait en se dirigeant d'est en ouest, c'est-à-dire vers Gibraltar).

le *Goeben* ouvrit le feu à son tour. Un dépôt de munitions sauta. Une batterie riposta.

Puis le *Goeben* s'échappa vers l'ouest, toujours pour faire croire à l'ennemi que son objectif était l'Atlantique.

A 6 h 30, se croyant hors de vue, il vira de bord et mit le cap plein est. Mais, bien que déjà éloigné de la côte, il se fit repérer par ses fumées. A 9 h 15, Marine Alger signalait à l'amiral de Lapeyrère :

« *Goeben* à 6 h 30 route au nord-est. »

Depuis l'aube, l'amiral français vivait sur des charbons ardents. Tour à tour avisé du bombardement de Bône, puis de Philippeville, il était tellement persuadé que la force allemande poursuivait vers l'ouest, qu'il considéra le message d'Alger comme erroné. Et ceci sauva les Allemands !

Mieux : convaincu que l'amiral Souchon allait couper la route des convois d'Alger, il ordonna de différer l'embarquement des troupes, et ce retard de l'arrivée de 35 000 hommes sur le front au moment décisif de la ruée allemande aura des conséquences importantes, qui n'ont pas été signalées par les historiens.

Puisque, dans son esprit, les Allemands devaient faire route vers Gibraltar, l'amiral français n'avisait pas l'amiral Milne, embusqué à Malte, et ne lança pas non plus les torpilleurs et les sous-marins de Bizerte pour couper leur route. Mais il ordonna à la 1^{re} Escadre, qui faisait justement route sur Philippeville, de mettre le cap à l'ouest, sur Alger. A 8 h, les cuirassés français passaient à trente-huit milles de la division allemande, sans la voir. A cette époque, le radar n'existait pas, et les fumées se confondirent avec les nuages.

Cependant, pour les Allemands, rien n'était encore gagné. On se souvient que l'amiral Milne, sur l'ordre de Churchill, avait lancé à leurs

trousses deux puissants croiseurs de bataille.

Aux postes de combat !

4 août, 10 h.

Au bord du croiseur *Breslau*, qui se hâtait à grande vitesse vers le rendez-vous que lui avait fixé le *Goeben*, toutes les jumelles étaient braquées sur l'horizon. Soudain, un veilleur cria :

— Gros bâtiment cuirassé par tribord avant, dix degrés !

— Bien, dit le commandant Kettner. C'est le *Goeben*. Préparez-vous à hisser les signaux de reconnaissance.

Mais presque aussitôt, un autre cri jaillit :

— Un autre gros bâtiment cuirassé, par tribord avant, vingt degrés ! Un autre encore !

— Diable ! Faites rappeler aux postes de combat !

Le lieutenant Dönitz a écrit :

« Nous étions déjà en vue du *Goeben* quand nous aperçûmes en même temps les deux croiseurs de bataille *Indefatigable* et *Indomitable*, qui faisaient route vers l'ouest à grande vitesse, pour passer entre nous et le *Goeben*. »

Hasard incroyable pour cette époque sans reconnaissance aérienne, sans détection radar, sans radiogoniométrie, où une flotte, on venait de le voir avec les Français, pouvait passer à quelques dizaines de milles d'une autre sans le savoir. Sur ce plan, Souchon, Milne et Lapeyrère en étaient au même point que Tourville et Nelson.

Au cours de cette partie dramatique, dans laquelle l'amiral allemand, deux fois moins fort que ses adversaires, n'avait eu pour seul atout que la surprise, Souchon avait joué, et semblait-il, perdu. Il ne lui restait qu'à vendre chèrement sa peau.

Les géants face à face

A bord du *Goeben*, qui a rappelé aux postes de combat, personne ne se fait plus d'illusion.

Le *Goeben* (22 600 t), aligne dix canons de 280 (portée 17 000 m).

L'*Indefatigable* (19 200 t) et l'*Indomitable* (17 250 t), alignent chacun huit canons de 305 (portée 17 500 m).

Dans un combat sans merci au corps à corps, le *Goeben* sera écrasé, malgré la supériorité de sa cuirasse. Rien ne résiste à une salve d'obus de une tonne tombant verticalement sur le pont, dont la cuirasse a de nombreuses failles : en plus des cheminées et des panneaux, chaque soute à munition dont sont pourvues les tourelles représente aussi un danger de mort.

Donc, le *Goeben* doit refuser le combat et s'échapper. Le peut-il ?

Il se trouve à 9 000 m de ses adversaires, dont les canons portent à plus de 17 000 m. Différence, 8 000 m. Ces 8 000 m, il lui faudrait au moins quatre heures pour les atteindre s'il disposait d'une légère supériorité de vitesse. De quoi être entre-temps la cible de mille obus, dont un seul suffirait à le ralentir ; le reste ne serait qu'exécution à mort. Tout au plus peut-il espérer mettre un des deux adversaires hors de combat.

Alors, le plan génial du basculement de la Turquie dans la guerre grâce à l'apport naval allemand aura échoué. Et les Anglais, eux, n'en sont pas à un croiseur de bataille près.

Maintenant, écoutez bien la suite.

Les marins ont gagné leur poste de combat, une moitié aux canons, l'autre au charbon, car il va falloir approvisionner à un rythme frénétique les chaudières dévoreuses, pour la grande chasse qui s'annonce.

Les croiseurs de bataille, canons dans l'axe pour ne pas créer d'effet

provocateur, se sont croisés à 9 000 m, aussitôt les Anglais ont viré de bord, et, poussant les feux, ils prennent les Allemands en chasse. Il est alors 10 h 50.

Les Anglais ne tirent pas !

Pourquoi ? Parce que le 4 août 1914, Sa gracieuse Majesté le roi George V n'est pas encore officiellement en guerre contre son bon cousin l'empereur Guillaume II. Depuis la veille, la France est en guerre ; depuis le matin, les armées allemandes ont envahi la Belgique ; mais l'Angleterre, flegmatique et sûre de sa force, attend.

Le doigt sur la gâchette, les marins trépignent, mais obéissent. Cent fois l'amiral Kennedy, qui commande l'escadre, a relu les télégrammes de l'Amirauté :

« Trouvez le *Goeben*, mais ne l'engagez pas avant la déclaration des hostilités, qui paraît probable et imminente. »

A 10 h 50, Kennedy avise Milne à Malte, qui transmet à Londres : « *Indomitable* et *Indefatigable* filent le *Goeben* par 37°44' nord et 7°56' est. »

Que de temps perdu ! Pendant que le message est transmis, décrypté, l'écart entre les deux forces augmente, malgré la chauffe forcée des Anglais.

Au bord du *Goeben*, c'est d'abord la surprise, doublée d'un regain d'espoir : non seulement les Anglais n'ont pas encore ouvert le feu, mais, contre toute prévision, ils semblent moins rapides qu'on ne le craignait.

Pendant cette confrontation dramatique, à l'Amirauté de Londres c'est l'effervescence. Qui a connu Churchill en 1940 peut l'imaginer en 1914, âgé de quarante ans ! Il voudrait ordonner le feu, mais il n'est maître que de la Marine ; au gouvernement seul appartient la décision de faire acte de guerre. Or, l'Allemagne n'a déclaré la guerre qu'à la France.

et aucun accord automatique ne lie ce pays avec l'Angleterre.

Cependant, un ultimatum a été envoyé par Londres à Berlin. Chacun sait que l'invasion de la Belgique n'en sera pas stoppée pour autant, mais l'ultimatum s'achève à minuit, et le gouvernement anglais tient au respect des formes diplomatiques.

Aussi le Premier ministre lord Asquith tempère-t-il l'ardeur de Churchill qui, la rage au cœur, télégraphie à Milne :

« Gardez contact; guerre imminente. Le *Goeben* doit être empêché par la force de s'opposer aux transports français. Pour cela, attendez confirmation imminente. »

Ordre aux termes contradictoires! Pour garder le contact, il faudrait réduire la vitesse du *Goeben*, donc l'attaquer.

A Londres, le chassé-croisé se poursuit. Churchill fonce chez Asquith, lui arrache un demi-consentement, et, sans attendre la confirmation du Cabinet, télégraphie à Milne :

« Si le *Goeben* attaque les transports français, engagez le combat. »

Au fond, Churchill cherche n'importe quel prétexte. Mais le Cabinet fait annuler l'ordre, « pour ne pas compromettre l'intégrité morale de l'Empire ».

Et Churchill de commenter plus tard :

« Nous étions bien loin de nous imaginer combien cette réserve honorable allait nous coûter, à nous et au monde entier. »

Folle poursuite sur la mer

Et la folle poursuite commença. Kennedy pensait que le *Goeben* filait vingt-sept nœuds; lui-même n'en atteignait que vingt-quatre au maximum. Mais Souchon croyait

que les Anglais filaient vingt-six nœuds; et, comme nous l'avons vu, le *Goeben* n'en obtenait alors que vingt-quatre!

Malgré les conseils de prudence du chef mécanicien, l'amiral Souchon fait forcer la vapeur. A un rythme effréné, les soutiers du *Goeben* lancent dans les foyers brûlants les lourdes briquettes de charbon. Une épaisse fumée noire jaillit des cheminées, tandis que la soupape torturée ne cesse de lâcher ses jets rageurs de vapeur.

Sur les ailerons de la passerelle, les télémétristes, rivés à leur oculaire, regardent avec angoisse la graduation de la distance demeurer invariable. Alors, le commandant rugit dans le tube de cuivre qui le relie au poste central des machines :

— Forcez la vapeur! Il nous faut encore arracher un nœud!

— Tout va casser, Commandant! Plusieurs tubes sont déjà des passoires!

— Allez-y quand même. Il y va de la vie du *Goeben*.

Et le rythme des pelles à charbon augmente. En bas, malgré les ventilateurs, une température de cinquante degrés chargée d'humidité malsaine écrase chauffeurs et soutiers qui, torse nu devant les gueules béantes des foyers, se démènent comme des diables.

Trois tubes éclatent. La vitesse tombe à vingt-trois nœuds. Puis, dixième par dixième, elle remonte lentement.

— Nous les gagnons!

Après trois heures de poursuite forcenée, l'*Indomitable*, freiné par sa coque sale, se trouva hors de portée. A leur poste, les canonnières du *Goeben* respirèrent. Le combat, s'il avait lieu, ne serait plus inégal.

A 15 h, l'*Indefatigable* se trouva à son tour au-delà des 17 500 M fatidiques. Les Allemands avaient gagné. Soudain :

— Bâtiment de guerre par le travers tribord!

Quoi, encore? La flotte française? Toutes les jumelles s'étaient braquées vers l'intrus, qui ne pouvait être qu'ennemi, le *Breslau* s'étant éloigné vers le nord. Enfin, un officier, carnet de silhouette en main, annonça :

— C'est le croiseur léger anglais *Dublin*.

— Quelle vitesse?

— Vingt-huit nœuds, Amiral.

— Bon; nous tenterons de le distancer cette nuit.

Souchon n'avait pas encore le dernier mot. Ses soutes étaient presque vides. Dans cette Méditerranée occidentale tenue par des ennemis ou par des neutres favorables à l'Angleterre, où trouver du charbon?

— Lancez le *Breslau* en avant sur Messine, pour préparer le ravitaillement.

Le *Goeben* devait aussi se débarrasser du gêneur. Le petit croiseur *Dublin* ne pouvait certes l'affronter, mais, plus rapide que lui, il allait le suivre partout et attirer sur lui la flotte britannique. A Malte, Milne ne resterait pas inactif, et si Souchon s'enfermait au port neutre de Messine pour y charbonner dans la rade, il trouverait à sa sortie trois croiseurs de bataille qui l'exécuteraient comme à l'exercice.

Si le radar avait existé en 1914, les chances des Allemands eussent été nulles. A 20 h, le *Goeben*, effectuant une feinte, mit le cap au nord sur Naples. Puis, dès la nuit tombée, il força de vitesse, et à la faveur d'un grain changea brusquement de cap. Le *Dublin* se perdit alors dans l'obscurité. La cloche du quart sonna minuit. L'Angleterre entrait en guerre, mais ses croiseurs de bataille étaient bredouilles.

A l'aube, le *Goeben* mouilla en rade de Messine.

Pas de charbon!

C'est alors qu'un coup de théâtre se produisit. Le ravitailleur escompté n'était pas là.

De toute évidence, le *Goeben*, cette fois, était perdu. Mais les Anglais n'avaient pas encore retrouvé sa trace, et l'amiral Souchon, qui disposait de quelques heures de grâce, engagea une lutte contre la montre.

Bien que neutres, les Italiens refusèrent de lui vendre du charbon. Et ils lui enjoignirent d'appareiller dans les vingt-quatre heures, conformément aux règles de la neutralité.

Les Allemands s'adressèrent alors au consul d'Autriche, et là, ce fut la stupeur. Le gouvernement autrichien, bien que déjà lié dans son combat avec l'Allemagne, refusait de fournir du charbon; il refusait même d'accueillir le *Goeben* dans un port autrichien de l'Adriatique. Seulement en guerre contre la Serbie, Vienne espérait que l'Angleterre ne lui déclarerait pas la guerre, et comptait rester ainsi en dehors du conflit général.

Pendant que se jouait cette partie dramatique, les Anglais ne restaient pas inactifs. A 18 h, l'Amirauté de Londres recevait enfin un message l'avisant de la présence des Allemands à Messine.

Il n'y avait qu'une chose à faire : télégraphier à l'amiral Milne pour qu'il bloquât le canal de Messine. Mais rien n'était simple en ces jours entre la paix et la guerre.

Bloquer le détroit de Messine, et même seulement l'utiliser pour couper au plus court, c'était violer la neutralité de cette Italie qui hésitait à pencher pour un camp ou pour un autre (4).

Dans son bureau de l'Amirauté à

(4) Alliée de l'Allemagne en 1912, neutre en 1914, l'Italie entrera finalement en guerre contre l'Allemagne en 1915.

Londres, le prince Louis de Battenberg, premier Lord de la Mer (chef d'état-major général), est perplexe. Il appelle son adjoint l'amiral Sturdee, et lui montre le message.

— Prévenons Churchill.

— Surtout pas! Ses réactions sont beaucoup trop brutales. Il voudra attaquer. Avisons d'abord le Premier ministre.

Et lord Asquith, pétri de conformisme, décida de respecter les formes. Churchill explosa :

— Interdire à Milne d'emprunter le détroit de Messine, c'est laisser à Souchon la voie libre. Le prix vaut bien de vexer les Italiens!

— Non. De toute façon, les Allemands sont perdus. Peu nous importe qu'ils s'enferment dans l'Adriatique. L'essentiel est de les empêcher de franchir Gibraltar.

Pas un homme politique anglais, pas un marin, ne songea un instant que l'objectif de Souchon était de gagner Constantinople. Ce manque d'intuition constituait la dernière chance des Allemands.

Pendant ce temps, à Messine, la course contre la montre se poursuivait. Lorsqu'il vit que tous les dépôts de charbon lui étaient fermés, l'amiral Souchon monta sur la passerelle et d'un regard embrassa la rade où mouillaient de nombreux cargos.

Soudain, son regard s'éclaira. A la poupe d'un petit cargo minable battait le pavillon frappé de l'aigle allemand. Il appela son aide de camp.

— Prenez mon canot, faites le tour de la rade, allez au port, repérez tous les pavillons allemands, gros et petits... Et au passage, informez les capitaines, avec toute la courtoisie nécessaire, que nous réquisitionnons le charbon qu'ils ont dans leurs soutes.

A midi, l'opération de transbordement commençait. A 14 h, les Italiens, battus, accordaient enfin

l'autorisation de puiser dans leurs dépôts à terre. Mais pour se ménager les Anglais, ils exigèrent que l'opération fût achevée à minuit, échéance du délai réglementaire de vingt-quatre heures. Impossible d'en finir aussi vite. Jouant son va-tout, Souchon répliqua :

— Le délai part du moment où vous m'autorisez à puiser le charbon. J'appareillerai donc demain à 14 h.

Pendant que les Allemands charbonnaient à Messine, les Anglais disposaient leurs dreadnoughts à l'ouest pour lui opposer un barrage infranchissable... Milne navigua ainsi entre Bizerte et la Sardaigne et avisa les Français.

La route de l'Orient était donc libre. Milne posta seulement quelques croiseurs pour surveiller la sortie sud du détroit de Messine, ainsi que l'entrée de l'Adriatique, pour être avisé des mouvements de Souchon.

La course vers l'Orient

Le jour se levait sur Messine. A bord des croiseurs allemands, noirs de poussière, l'épuisante corvée de charbon s'achevait. 1 580 tonnes avaient été embarquées, brique par brique, sur le *Goeben*, et 494 tonnes sur le *Breslau*.

Indifférent à la saleté des bâtiments et à la fatigue des hommes, l'amiral Souchon, qui s'était enfermé dans son bureau, réfléchissait intensément.

Ses soutes pleines (charbon et munitions), le *Goeben* était redevenu le bateau le plus puissant de la Méditerranée. Mais pour quel objectif?

Lentement, il relut les télégrammes officiels reçus au cours des dernières journées.

D'abord, celui de l'amiral Tirpitz.

Le ministre approuvait son plan d'entrer à Constantinople. Ordre annulé le lendemain par le chef du gouvernement! La Sublime Porte, consultée, ne souhaitait pas la présence d'un aussi redoutable visiteur. La comédie autrichienne se répétait. Essayer de rester en dehors de la guerre, donc ne pas importuner l'Angleterre! Car si un général allemand, sous couvert d'aide technique, commandait virtuellement l'armée turque, les Anglais, à Constantinople, avaient pris en charge la modernisation de la marine!

Le 5 août, Souchon recevait l'ordre de gagner Pola, à l'abri de la flotte autrichienne. Message annulé quelques heures plus tard : le gouvernement autrichien ne voulait pas du pestiféré!

Devant cette situation inextricable, le gouvernement allemand laissa Souchon maître de sa manœuvre. Décision incroyable, aveu d'incapacité et d'irresponsabilité politique écrasant!

Mais Souchon était d'une autre trempe. Il décida de passer outre aux velléités politiques et d'appliquer son plan primitif : gagner Constantinople. Si les Turcs lui refusaient l'entrée des Dardanelles, il n'aurait plus alors qu'à trouver une mort honorable dans un combat sans espoir contre les flottes alliées.

L'exemple de Nelson

Le 6 août à 11 h, l'amiral Souchon ordonna :

— Postes d'appareillage en tenue de combat!

Lentement, les marins allemands gagnèrent leurs postes. Tous savaient qu'on allait vendre chèrement sa vie. Qu'auraient-ils pensé s'ils avaient eu connaissance du dernier message de Berlin : « Entrée à Constan-

tinople différée pour motif politique »?

A Copenhague, Nelson avait désobéi et il avait gagné. Souchon se souvint de la leçon.

— Cap sur les Dardanelles. S'il le faut, nous y entrerons de force! Et maintenant, l'action.

A peine les deux croiseurs allemands étaient-ils sortis de Messine qu'un croiseur anglais de 4 800 t, le *Gloucester*, se pointa à l'horizon, puis, à bonne distance, se colla à leur remorque après avoir émis ce message en clair : « Les voilà! »

Mais les Anglais étaient joués. Doublement.

D'abord, pour avoir voulu respecter les eaux territoriales italiennes, Milne, au lieu de bloquer le détroit, se trouvait loin au sud de la Sicile, convaincu que les Allemands allaient se jeter dans ses bras.

Ils avaient mis le cap à l'est! Et pas le moindre cuirassé français à Bizerte pour leur couper la route.

S'obstinant dans ses déductions, Milne pensa : « Ils vont donc s'enfermer dans l'Adriatique. »

Effectivement, l'amiral Souchon, le *Gloucester* toujours collé à son sillage, doubla la botte italienne et se dirigea au nord-est vers l'Adriatique. Mais à la nuit tombée il força de vitesse tous feux éteints pour tenter de se débarrasser de lui, puis brusquement vira de bord, plein est, cap sur Matapan.

Mais, collé au croiseur de bataille au risque de recevoir une salve mortelle, le petit croiseur tint bon. Et son message frappa de stupeur les Anglais. Le *Goeben* tournait le dos à toutes les forces qui l'attendaient pour le détruire.

Toutes, non. L'amiral Troubridge avait été détaché en éclaireur au large de l'Adriatique avec le vieux croiseur-cuirassé *Defence*, trois croiseurs légers et huit destroyers. Un duel à l'artillerie paraissait impen-

sable, mais les destroyers pouvaient attaquer à l'aube à la torpille, avarier le *Goeben* et le ralentir en attendant l'arrivée des dreadnoughts.

Bien qu'alerté à minuit par le *Gloucester*, Troubridge, ne recevant ni ordre, ni renfort, ni réconfort, abandonna la poursuite à 3 h. A l'aube, l'amiral Souchon avait devant lui la mer libre.

Pas encore. Le croiseur *Gloucester* s'obstinait et le captain Kelly sauva l'honneur britannique. Seul, armé de deux canons de 150, il attaqua le *Breslau*, qui passait à sa portée. L'Allemand encaissa aussitôt, puis il mit deux coups au but. Déjà le *Goeben* arrivait, pièces de 280 battantes.

Le *Gloucester* s'écarta. A 16 h, soutes vides, il abandonna la chasse au large du cap Matapan.

Coup de poker à Tchanak

Deux éléments pouvaient cependant encore donner l'avantage aux Anglais : le charbon et la neutralité turque.

Le 9 août, Souchon mouilla dans une baie déserte de l'île Denusa et appela son ravitailleur, qui se présenta peu après. Pendant toute la durée du ravitaillement, les Allemands s'attendirent à voir surgir les dreadnoughts britanniques, mais Milne les chercha ailleurs en vain.

Le 10 août, la division allemande se présenta devant les détroits, «parée pour combattre s'il fallait forcer le passage», a écrit Donitz.

Rien n'était gagné; Londres, autant que Berlin, déployait les trésors de sa diplomatie pour convaincre la Porte. L'affaire était grave. Accepter d'abriter le *Goeben* constituait un acte de guerre. Au Cabinet turc, divisé, les palabres s'éternisaient.

Mais Souchon avait vu juste. Son arrivée bouleversait l'équilibre mili-

taire en Orient. Grâce au *Goeben*, les Turcs devenaient plus forts que les Russes, l'ennemi héréditaire. Berlin joua alors le grand jeu : la *Royal Navy* venait de réquisitionner deux cuirassés en achèvement commandés en 1913 aux chantiers de la Clyde par la Marine turque et payés par souscription nationale. Berlin offrit en compensation le *Goeben*, et l'enthousiasme populaire éclata.

Les détroits étaient fermés, feux éteints, chenaux minés. Un torpilleur turc veillait à l'entrée de Tchanak. L'amiral Souchon hissa un pavillon bleu et jaune :

— Je demande un pilote.

A cet instant tragique, le cœur des marins allemands battait une charge folle. Enfin, lentement, ils virent monter aux drisses du torpilleur une petite flamme rouge, bleu blanc :

— Suivez-moi.

Goeben et *Breslau* avaient gagné. Ils s'engagèrent dans les détroits, « emportant avec eux, a écrit Churchill, plus de morts et de ruines qu'on n'en avait jamais vu emporter sur un seul navire ».

Un tour de passe-passe

Le lendemain, un croiseur de l'avant-garde britannique se présenta devant les détroits, mais le passage lui fut refusé.

Devant l'indignation du commandant, un envoyé du gouvernement turc monta à bord et s'étonna :

— Un précédent? Quel précédent? Il n'y a pas de bâtiments allemands dans les Dardanelles, mais seulement le cuirassé turc *Sultan Yavouz Selim*, et le croiseur turc *Midilli*, que notre gouvernement vient d'acheter à l'Allemagne.

Quelques jours plus tard, l'ex-*Goeben* et l'ex-*Breslau*, battant pavillon turc, entraient à Constan-

tinople sous les acclamations de la population.

La Turquie entra en guerre aux côtés de l'Allemagne.

Les deux navires firent désormais régner leur loi en mer Noire, tout en demeurant, bien entendu, sous le contrôle de l'Allemagne. Les équipages restaient allemands, même si les officiers coiffèrent le fez!

Affaires aux conséquences incalculables.

Les Turcs en guerre, et avec eux les Bulgares, le conflit mondial en sera prolongé de deux ans. En vain, et malgré des pertes terribles, les flottes franco-britanniques tenteront

en 1915 de forcer les Dardanelles. Au lieu de recevoir une aide des Alliés par le Bosphore, la Russie demeurerait encerclée, lentement étouffée. L'Allemagne l'écraserait bientôt, et de cette défaite humiliante des armées du tsar naîtrait la révolution bolchevique marxiste.

Une suite d'erreurs tactiques et politiques des Anglais avaient provoqué l'événement. On avait oublié à Londres et à Paris l'avertissement de Napoléon :

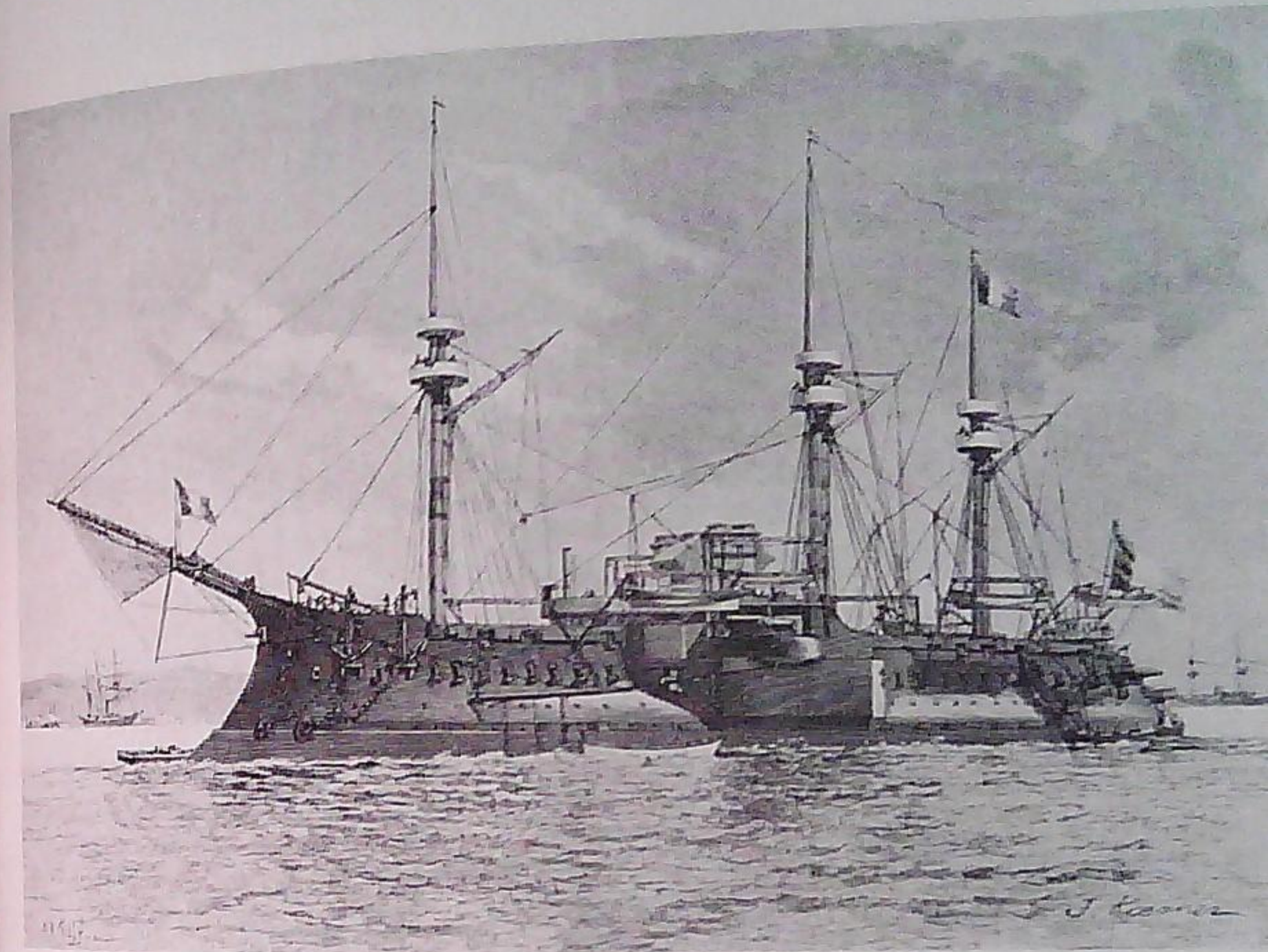
« Constantinople est une clé précieuse. Elle vaut à elle seule un empire. »

Jean-Jacques ANTIER ■

L'Indomitable. Ce cuirassé britannique poursuivit longtemps les vaisseaux allemands en Méditerranée. Mais le matin du 4 août, il ne put ouvrir le feu car la Grande-Bretagne n'était pas encore entrée officiellement en guerre. (L'illustration)



L'amiral Boué de la Peyrère, sur le pont du Courbet. L'amiral français apprécia de manière erronée la route suivie par les navires allemands. Il était persuadé que ceux-ci chercheraient à gagner Gibraltar afin d'atteindre l'océan Atlantique. Déportée vers l'ouest, l'escadre française attendit en vain les cuirassés ennemis. (L'Illustration)



Navire escadre de la flotte de Toulon, le Courbet était un cuirassé moderne et puissant. Lancé à la poursuite des bâtiments allemands, il passa à trente-huit milles de la division allemande, sans la voir. Le radar n'existait pas et les fumées se confondirent avec les nuages. (L'Illustration)

SOLUTIONS DES MOTS CROISES

HORIZONTALEMENT :

I. Méditerranée. - II. Épiphanie. - III. DG (Gdynia). - Oo (Oslo). - S. E. - IV. Rai. - Onde. - Sir. - V. Ebbe. - Ti (Titanic). - Burg (Burgas). - VI. Pier. - Io. - Tael. - VII. Oet. - Elne. - I. N. A. - VIII. R. R. (Reginald Radell). - Ln (Léon). - E. D. (Eugène Delacroix). - IX. Achéenne. - X. Submersibles.

VERTICALEMENT :

1. Madrépores. - 2. Gabier. - 3. De. - Ibet (gibet). - AB. - 4. Ipé. - Er. - OCM. - 5. Ti (tillac). - Hé. - 6. Epontiller. 7. Rhodiennes. - 8. Rā. - Ni (Nigeria). - 9. Ani. - B. T. (Bolton Thomas et Barnett Thomas). - ENB. - 10. N. E. - Suai (suaire). - El. - 11. Sirène. - 12. Everglades.