

Extrait de *Marins à la bataille de Paul Chack*, tome 3,
Les Dardanelles,
Journée du 18 mars 1915, pages 77-90
Le Gaulois

V. — LE COMMANDANT BIARD
SAUVE LE « GAULOIS ».

Le *Mosquito*, destroyer anglais où sont assemblés les survivants du *Bouvet*, manœuvre pour les transporter sur le *Gaulois*. Mais, à l'arrière du cuirassé, un officier prévient :

– Le commandant vous prie de ne pas accoster ; nous sommes en train de couler, nous aussi.

J'ai dit comment le *Gaulois* avait reçu un projectile à l'arrière. Au même instant, un autre obus, à trajectoire sous-marine celui-là, a éclaté sous l'eau, à bâbord devant, dans les environs de la tourelle de 305. Les deux secousses, celle de l'arrière et celle de l'avant, se sont confondues en un seul tremblement du navire, que tous, à bord, ont attribué à la seule avarie visible. Le cuirassé a continué de combattre jusqu'au moment où de Robeck a hissé le rappel des Français.

Alors, soudain, dans l'accalmie du feu interrompu, les canoniers de la grosse tourelle ont perçu, venant des fonds, un bruit sinistre de cascade. La grande cale à eau, où nul ne séjourne pendant la bataille, était déjà pleine et la mer commençait d'envahir le pivot de 305...

Les flancs du *Gaulois* sont protégés par une ceinture cuirassée dont l'épaisseur d'acier cimenté et harveyé varie de 40 à 25 centimètres. Elle recouvre la flottaison de bout en bout sur une hauteur de 60 centimètres au-dessus de l'eau et de 1 m 40 au-dessous. Le pont blindé – 9 centimètres d'acier – s'appuie sur le bord supérieur de la cuirasse, et le pont pare-éclats – 4 centimètres – règne au niveau de son bord inférieur.

L'obus sous-marin a explosé plus bas que la ceinture, devant une région où la carène n'a que quelques millimètres d'épaisseur. Impossible d'y aller voir : l'eau entre à flots. On connaîtra plus tard la gravité de l'avarie... Pour le moment, le navire semble perdu...

Le commandant n'a pas quitté sa passerelle.

Si le gabarit des chefs devait être en rapport avec celui des navires, le capitaine de vaisseau Biard, du *Gaulois*, était créé pour

commander un cuirassé. Il en avait les assises solides et la carrure puissante. Son visage rappelait les portraits du tsar Alexandre III. Sa barbe et ses cheveux étaient blond doré. Ses yeux bleus à reflets métalliques fouillaient les hommes et les choses. Sévère et distant, il s'isolait dans la tour d'ivoire que les règlements et les traditions maritimes ont bâtie pour ceux d'entre les chefs qui ne veulent connaître leurs subordonnés qu'en service. À la froideur, il est toujours facile de répondre par une froideur pareille, et il a fallu la guerre pour que le commandant Biard éveille en tous ceux qui ont servi sous ses ordres une admiration qui, aux **Dardanelles**, est devenue du fanatisme.

Sans un mot, il accueille les nouvelles sinistres qui montent de la cale de son navire. La vie du *Gaulois* est suspendue à la solidité des cloisons étanches de l'avant. Une ou deux ruptures, et le navire s'engloutira en vingt secondes, noyant les cinq cents hommes qui travaillent en bas.

Pour sauver le bâtiment, il faudrait se mettre au plein tout de suite, sur la côte la plus proche, la rive d'Asie, près d'Eren-Keui.

L'échouage en terre ennemie, l'équipage prisonnier, le *Gaulois* livré aux Turcs... Vous voulez rire ! Un chef comme Biard n'admet pas une telle fin. Son navire flotte encore. Pour combien de temps ? On verra bien...

– Faites route pour sortir du détroit, ordonne le commandant.

Une fois dehors, on avisera. Ténédos est trop loin pour qu'on puisse espérer l'atteindre, mais, à une vingtaine de kilomètres de l'entrée, gît un minuscule archipel, les îles aux Lapins. On va tâcher d'aller jusque-là. Si le *Gaulois* sombre en vue du port, au moins aura-t-il fini honorablement, pavillon haut, comme il a vécu.

Lourdement, le bateau se traîne, l'étrave à demi submergée. Toutes les pompes travaillant à plein débit ne font pas baisser l'eau d'un centimètre dans la tranche noyée.

Dans les compartiments voisins, les équipes de sécurité, dans l'eau jusqu'au ventre, sont à l'ouvrage sous la douche horizontale qui gicle sur le pourtour des portes étanches aux cuirs usés... La gent charpentière se débrouille merveilleusement, introduisant, dans des enclos minuscules, des madriers gigantesques que l'on

arc-boute contre les cloisons gonflées par l'énorme pression de l'eau. Dans les cales retentissent les grands coups de masse assénés sur les coins de bois qui fixent les poutres. Sans cesse les points d'appui cèdent, et il faut tout recommencer sous la menace des grandes parois d'acier qui font ventre et dont la rupture amènerait la noyade instantanée de tous ceux qui besognent là, sous la lueur falote des fanaux à bougie, car depuis longtemps les plombs des circuits de lumière ont sauté...

En dépit de tous les efforts, l'eau gagne et s'infiltré par les mille brèches à travers quoi les câbles électriques et les tuyautages de tout échantillon trouvent leur chemin. Tous ces passages furent étanches... en 1897, lors des essais du bâtiment.

On lutte sans répit. Dès qu'une tôle est consolidée, la voisine se tuméfie... Il faudrait épauler partout, et les poutres que fournirait une forêt n'y suffiraient pas. Bientôt, une estafette apporte un pli sur la passerelle :

« Le commandant en second demande qu'on réduise la vitesse : les cloisons n'en peuvent plus. »

– Les trois machines à trente tours, ordonne Biard.

Pourra-t-on en sortir, de ce détroit maudit ? Par bonheur, le courant pousse le navire. Mais, inexorablement, pied par pied, l'avant s'enfoncé. À deux heures et demie, trente minutes après la submersion du *Bouvet*, l'apiquage du *Gaulois* est tel que le croiseur anglais *Dublin* se précipite et lui offre la remorque.

– Merci, répond le commandant, j'essaierai de m'en tirer tout seul.

À cet instant, une voix s'élève dans le blockhaus :

– Le poste central signale que la cloison vient de se rompre entre les tranches C et D. La soute du maître de manœuvre est noyée.

Et, cinq minutes plus tard :

– L'eau gagne sur l'arrière. Dans les trois machines, elle arrive aux parquets.

Or, les machines sont éloignées d'une quarantaine de mètres de la plaie béante...

Comme une foule accourue autour d'un blessé, tous les navires qui ne sont point au feu ont rallié le *Gaulois* et lui font escorte : le *Suffren*, le *Charlemagne*, le *Dublin*, le *Triumph*, le *Cornwallis*, les destroyers *Colne*, *Chelmer* et *Mosquito* sont là. Autour d'eux jaillissent les gerbes des batteries légères turques, qui tirent dans le tas...

À trois heures, le *Gaulois*, lui aussi, ouvre le feu avec ses pièces légères sur une mine qui dérive à cinq cents mètres par bâbord. Pétarade générale. L'engin explose dans un nuage d'encre.

Vingt minutes plus tard, le navire est enfoncé jusqu'à moins d'un mètre des écubiers, lesquels sont percés tout en haut de l'étrave. À l'arrière, les hélices commencent d'émerger. La fin approche... Le commandant fait rassembler tous les hommes dont la présence n'est pas indispensable. On les transbordera sur les torpilleurs, en commençant par les blessés.

L'appel est difficile. Les matelots se cachent, comme s'il s'agissait de quelque répugnante corvée. Quitter leur navire en danger n'a jamais été de leur goût. Brandissant le cahier de rôles et accompagné des gradés de la mousqueterie, le capitaine d'armes appuie la chasse à tous les inoccupés, qui, l'apercevant, affectent la plus fébrile activité. À grand'peine on les groupe sur la plage arrière, tandis que les destroyers anglais accostent. Sur la passerelle, un timonier annonce :

- L'amiral se dirige sur le bord.
- Rappelez la garde, ordonne le commandant.

Dans une vedette anglaise, car toutes les baleinières du *Suffren* ont disparu, émietées par les obus, l'amiral cingle vers le navire agonisant. Lorsqu'un de ses bâtiments est en danger de mort, le chef de l'escadre, quand il s'appelle Guépratte, estime que sa place est à bord. L'embarcation s'approche :

- Garde à vous à tribord !

Le clairon rappelle l'équipage du côté où l'amiral va accoster. Comme en temps de paix, comme lors d'une visite officielle en pleine rade, tous les hommes se sont alignés, immobiles, sur ce bateau qui sombre. À l'instant que Guépratte paraît en haut de l'échelle, la garde, baïonnette au canon, présente les armes, tandis

que résonnent les notes de la sonnerie des contre-amiraux et qu'à la coupée le capitaine de vaisseau Biard reçoit son chef.

Ce luxe de politesse en un tel moment a, paraît-il, fait l'admiration des Anglais...

Quatre heures dix. Les destroyers ont débordé, emmenant les évacués du *Gaulois*. Voici la sortie, Koum-Kaleh est par le travers. À présent, l'eau atteint les écubiers. Le cuirassé a le cap sur Drepano, le plus proche des îlots du petit archipel.

Sur la passerelle où l'amiral a accompagné le commandant, on entend un lugubre gargouillement qui monte par le tube blindé reliant le blockhaus au poste central. Et voici l'enseigne de détail, coadjuteur du second du bâtiment :

– Commandant, dit-il, le compartiment des tubes sous-marins est envahi ; la cloison vient de céder.

Biard se tourne alors vers la *Cognée*, qui navigue par tribord, tout près :

– Où en sont les hélices ? interroge-t-il.

– Emergées jusqu'aux moyeux, répond le commandant du torpilleur.

Le compartiment des lance-torpilles sous-marins est immense. L'alourdissement est tel que la mer tangente le haut de l'étrave. Tournant à moitié dans l'air, les hélices ont peine à vaincre la résistance formidable qu'oppose l'avant submergé, et le grand courant du détroit a cessé d'aider le paralytique. Mais l'îlot n'est plus très loin.

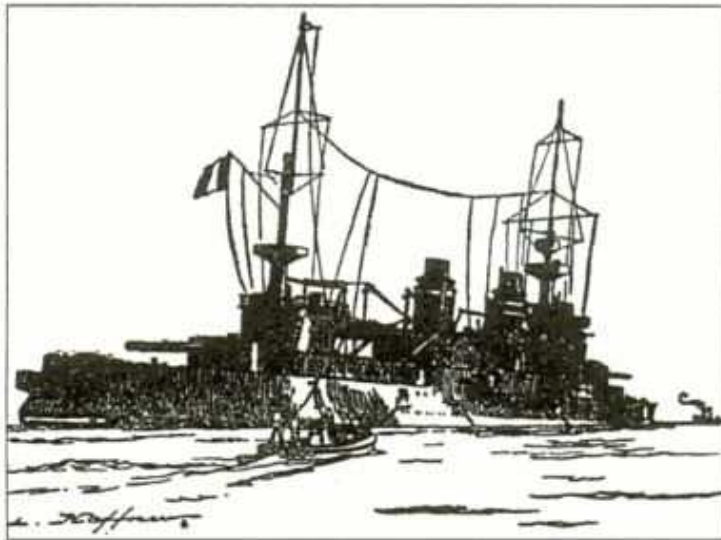
– Sondez, ordonne le commandant.

– Fond ! chante le timonier, vingt, tribord, vingt !

– Les trois machines à 60 tours !

Sur la passerelle, tous les officiers blêmissent. Calme comme d'habitude, Biard, en augmentant la vitesse, joue le tout pour le tout. Il fixe l'avant du navire, guettant le moment où, franchissant le haut de l'étrave, la volute qu'elle refoule va déferler sur la plage avant, qui fera soc de charrue et entraînera le *Gaulois* dans l'abîme...

– Fond ! seize, tribord, seize !



Guépratte arrive à bord du Gaulois.

À cette allure, le navire pousse devant lui une intumescence liquide, une lame énorme qui le précède et le domine et qui, dans une seconde peut-être, va le submerger...

– Les trois machines à 100 tours !

Drépano est tout près. Biard, les mains crispées sur la rambarde, attend. 8 mètres de tirant d'eau normal et 7 mètres d'étrave noyée font 15 mètres...

– Fond ! Quinze, tribord, quinze !

– Les trois machines en arrière 100 tours !

La lame refoulée lentement s'affaisse et, vitesse brisée, doucement, sans heurt, le *Gaulois*, hors de danger, s'échoue sur le sable mou.

– Terminé pour les machines, proclame Biard sans que sa voix ait monté d'un ton.

Il est grand temps : les mécaniciens travaillaient dans l'eau jusqu'à la ceinture...

Des chaînes raclent dans des écubiers : le capitaine de vaisseau Lagrésille embosse son *Charlemagne* à toucher le *Gaulois* et afin de le couvrir, car Drépano est à portée des canons de la côte turque, qui déjà ouvrent le feu.

Les scaphandriers anglais accourus plongent et rendent compte. La brèche du *Gaulois* dépasse six mètres en longueur. Autour d'elle, les rivets sont arrachés, les cornières et les membrures tordues, les tôles enfoncées.

Par sa ténacité, par son extraordinaire sens marin, le capitaine de vaisseau Biard a sauvé son bâtiment.

VI. — DÉSASTRES.

Tandis que le *Gaulois* s'éloigne des *Dardanelles* avec son escorte, le drame continue.

Partout des mines. Les dragueurs en font sauter trois coup sur coup, à toucher la ligne des quatre grands Anglais, et en déracinent trois autres, dont une explose et deux viennent en surface, près du point où s'est englouti le *Bouvet*. Puis la vedette du *Lord-Nelson* en coule une septième au canon. Tout cela entre trois heures trente et quatre heures cinq...

Six minutes après, l'*Inflexible* signale :

– J'ai touché une mine. Je demande à sortir du détroit.

– Accordé, répond l'amiral de Robeck, consterné.

Le croiseur de bataille *Inflexible*, lequel, aidé de l'*Invincible*, a anéanti l'escadre de von Spee le 8 décembre 1914 à la bataille des Falkland, est jeune et solide. C'est, après la *Queen-Elizabeth*, le plus beau bâtiment de la flotte des *Dardanelles* et un des quatre qui bombardent depuis le matin. La marmite a frappé la paroi du compartiment des lance-torpilles sous-marins : brèche de dix mètres sur cinq, grande comme deux portes cochères accolées... La mer se rue.

Si vite que c'est à peine si on a le temps de fermer le panneau blindé, la seule issue.

Par ce geste, vingt-six hommes sont murés vivants dans la chambre des tubes...

– Vingt-six hommes, dit le capitaine de vaisseau Phillimore, à qui je ne pourrai rendre les honneurs avant que la brèche soit bouchée...

Dix jours plus tard, le croiseur de bataille arrivait à Malte et entrait en cale sèche. J'étais à Malte ce jour-là. C'est alors seulement qu'on a pu rendre les derniers devoirs aux vingt-six marins d'Angleterre sacrifiés pour sauver leur navire.

Rallions, dans le détroit sinistre, les Anglais qui ont remplacé l'escadre Guépratte en amont de la ligne où l'*Inflexible* a été éventré à quatre heures onze.

À quatre heures quatorze, l'*Irresistible* soudain se met à la bande sur tribord ; trente degrés tout de suite... Qu'est-il arrivé ? On ne sait... Le cuirassé n'a fait aucun signal... Il est vrai qu'un obus vient d'arriver en plein dans la passerelle, tuant les timoniers, émettant les coffres à pavillons. En même temps que ce projectile, une mine – encore une – a explosé sous la chambre des machines tribord, tout au fond, tout près de la quille...

Remplissage instantané ! Tous les mécaniciens noyés, sauf trois ! Et, en dix secondes, le poids d'eau terrible, le poids d'eau qui fait chavirer !

L'*Irresistible* s'enfonce et s'incline encore... Il va couler... Mais regardez : la submersion s'arrête, le bateau se redresse, il tient le coup...

Simplement parce que la cloison centrale qui sépare les deux machines vient de céder sous la pression : la machine bâbord s'est remplie, rétablissant l'équilibre. Plus solide, le bâtiment eût sans doute fait la culbute...

– *Irresistible*, sortez du détroit, signale Robeck.

Mais qui a les deux jambes coupées ne peut s'enfuir. Avec ses deux machines noyées, le cuirassé n'est plus qu'une épave, un gigantesque jouet avec quoi s'amuse le courant des **Dardanelles**.

Dramatiquement, inflexiblement, le navire désemparé est entraîné vers la côte d'Asie, jusqu'en un point où le courant s'apaise. Il reste là...

Or, cette flaque d'eau tranquille est à toucher Dardanos. Quelle

aubaine pour le fort turc ! Quelle cible magnifique que ce grand navire paralysé, avec tout son équipage rangé sur le pont, paré à évacuer sur le destroyer *Wear*, qui accourt !

Boucherie... Dans la chair vivante et serrée, les projectiles ouvrent des brèches sanglantes : obus de Dardanos, obus de cinq ou six batteries qui rapploient au galop pour crocher dans la belle occasion.

On ne peut le laisser là, ce malheureux bateau. Robeck signale :
– *Ocean*, soyez prêt à remorquer l'*Irresistible*.

C'est sur l'*Ocean* que le *Wear* a transbordé l'équipage évacué, et l'*Ocean* s'approche. Mais l'épave est trop près de la terre et elle a le cap sur Dardanos. Impossible de se faufiler entre elle et la côte pour envoyer la remorque ; impossible, même si la remorque était passée, de faire tourner sur place, en direction de la sortie, la masse de 15 000 tonnes presque engloutie déjà.

Rien à tenter en ce moment. Cette nuit, on verra.

À présent, les escadres n'ont plus qu'un désir : sortir à tout prix du terrible coupe-gorge pavé de mines.

À six heures, l'amiral de Robeck hisse le rappel général.

Est-ce la fin de l'hécatombe ? Pas encore.

À l'instant que l'*Ocean* manœuvre pour s'éviter vers la sortie, une mine – encore et encore une ! – fait explosion contre son flanc tribord : soutes à charbon noyées, coursives noyées. Pour accélérer le chavirement, un projectile de 210 s'abat sur l'arrière, et encore à tribord... Le compartiment de la barre est plein, la machine à gouverner envahie. Tout de suite, on a rempli à bâbord toutes les soutes qu'il fallait pour redresser le navire et l'inclinaison s'est arrêtée à vingt degrés. Malgré quoi, de même que l'*Irresistible*, et bien que ses machines soient intactes, l'*Ocean*, avec son gouvernail hors de service et bloqué tout à droite, ne peut plus obéir qu'au courant du détroit...

Ce courant le porte vers la mer Égée. Il n'est donc que d'attendre la nuit, et d'espérer.

Huit obusiers et six mortiers concentrent leur feu sur les destroyers *Colne*, *Jed* et *Chelmer*, qui prennent à leur bord l'équipage de l'*Ocean*.

L'escadre qui se replie laisse derrière elle deux cuirassés. La nuit faite, on essaiera de les sortir de là.

À huit heures et demie, le *Jed* rentre dans le détroit. Il porte les commandants des deux navires abandonnés. Dans le noir, on cherche. Rien !

Les heures passent. On cherche encore... À minuit le *Jed* s'en va.

Au lever du jour, voici le *Canopus*, toutes longues-vues braquées. Les **Dardanelles** sont désertes...

L'*Irresistible* et l'*Ocean* ont sombré tous deux en eau profonde. Nul ne sait où.

Nul jamais ne saura !

Et voici le bilan de l'attaque du 18 mars : sur dix-huit cuirassés, trois sont coulés et quatre : *Suffren*, *Gaulois*, *Inflexible* et *Agamemnon*, sont hors de combat.

L'amiral de Robeck renonce à forcer le passage.

Il a raison. Huit barrages de mines sur neuf sont intacts et, sur cent soixante-seize bouches à feu ennemies, notre tir n'en a atteint que huit... dont quatre sont réparables.

À moins d'être fou, il n'y a qu'à rester tranquille. La flotte toute seule ne peut passer. La terre est toujours plus forte, et un seul désastre suffit.

Si, le lendemain 19 mars, les escadres s'étaient lancées à corps perdu, elles auraient forcé la passe. Telle est l'affirmation de quelques critiques qui ajoutent : « Les Turcs n'avaient plus de munitions et les armements étaient décimés. »

Or, j'affirme que les ouvrages du détroit avaient, le 18 au soir, de quoi se battre encore toute une journée. Et les servants ne manquaient pas plus que les projectiles, car notre feu avait mis hors de combat cinquante-huit hommes tout juste, dont quarante tués.

Faut-il donner d'autres raisons ? Une seule, que voici. Pour qu'un chef comme l'amiral de Robeck ait arrêté l'opération, il fallait que sa réussite dépassât les forces humaines.

VII. — L'ÉCHEC FINAL.

On connaît la suite de cette triste série d'improvisations que fut la campagne des **Dardanelles**.

C'est d'abord, le 25 avril 1915, le terrible débarquement dans la presqu'île de Gallipoli : les Anzac prennent terre près de Gaba-Tépé et les troupes anglaises sur les cinq plages qui environnent le cap Hellès. Les voilà tous dans des champs de massacre, où les réseaux barbelés s'étendent jusque dans la mer. L'objectif est le fameux pic de l'Arbre, cet Atchi-Baba qui domine les deux rives et que jamais les Alliés n'atteindront. Trente heures durant, les Britanniques combattent pour gagner l'extrême bord des premières hauteurs, tandis que, sur la rive asiatique, les Français font une diversion trop vite interrompue. Les escadres aident de toute leur artillerie : plus de mille pièces, cent cinquante mille coups de canon en trois jours...

À ce carnage succède la guerre de tranchées. Jusqu'à la mi-mai, tous les jours et toutes les nuits se passent en attaques et en contre-attaques. Le gain ou la perte de cinquante mètres coûtent des milliers de morts. À ce moment, soixante-cinq mille Britanniques sont accrochés au fin bout de la péninsule, côte à côte avec trente mille Français qui, en seize jours, perdent deux cent quarante-six officiers et douze mille quatre cents hommes. Il n'y a pas, il n'y aura jamais de deuxième ligne, car les canons d'Asie bombardent à outrance la parcelle d'Europe conquise.

Les bâtiments de guerre sont chaque jour en ligne, bien que leur tir soit sans effet contre les tranchées invisibles. Aux côtés des navires anglais combattent le *Jauréguiberry*, la *Jeanne-d'Arc*, le *Latouche-Tréville*, la *Savoie* et le *Henri IV*, renforcés plus tard par le *Saint-Louis* et le *Suffren* guéri de ses blessures. Accueillis par le cri : « Voilà les héros de Dixmude », nos compagnies de débarquement montent souvent en ligne pour renforcer les effectifs qui fondent comme le sucre dans l'eau bouillante, tandis que les renforts sont lents à venir. Dans cette maudite affaire, on a toujours manqué d'hommes et on n'a jamais eu assez de munitions en dépit

du merveilleux effort des marines marchandes de France et d'Angleterre qui ont tout transporté.

Mais voici que, le 22 mai 1915, l'*U-21*, premier sous-marin descendu d'Allemagne en Méditerranée, arrive aux **Dardanelles**. Il torpille à mort le *Triumph* le 25 et le *Majestic* le 27. Quelques jours avant, un torpilleur turc avait coulé le *Goliath*. Aussitôt, la *Queen-Elizabeth* file prudemment vers l'Angleterre et les autres grands bâtiments se ramassent derrière les lignes de filets de Moudros et de Képhalo et n'interviennent plus que les jours de grande — et inutile — offensive. Le poids de la lutte quotidienne tombe sur les destroyers, les torpilleurs, les dragueurs et les chalutiers, dont les petits canons enfilent à bout portant les ravins mortels qui arrêtent l'élan de nos troupes. Les sous-marins anglais robustes et rapides se couvrent de gloire dans la Marmara, pendant que les équipages des nôtres sont trahis par leur déplorable matériel¹. Tout à tour, nous perdons le *Joule*, que commande l'admirable Aubert du Petit-Thouars pleuré de nous tous, puis le *Mariotte* et la *Turquoise*...

Au mois d'août, Sir Ian Hamilton déclenche à Suvla une diversion qui, par manque de préparation, tourne à l'échec immédiat. Ce jour-là, on a bien transporté l'eau douce jusqu'à la plage de débarquement, mais on n'a rien prévu pour la faire parvenir jusqu'aux combattants, qui meurent de soif près d'un lac de sel...

Cette attaque avortée est le dernier spasme. Bientôt, la défection bulgare et l'effondrement serbe abolissent le dernier semblant d'espoir en un succès aux **Dardanelles**. Le 15 octobre, Hamilton est remplacé par Sir Charles Monro. En même temps, l'axe stratégique d'Orient se transporte à Salonique. Au cap Hellès, les tempêtes d'hiver menacent le ravitaillement des malheureux restés cramponnés en sol turc. On reparle, mais sans insister, d'un forçement du détroit par les navires, puis, par bonheur, on y renonce. Déjà, Anzac et Suvla sont abandonnés, lorsque, le 28 décembre 1915, l'ordre est donné d'évacuer complètement la presqu'île.

1. Cf. *Ceux du Blocus*, p 9 à 16.

Ce décrochage en face d'un ennemi alerté eût pu coûter trente mille hommes. Bien préparé et exécuté par un temps d'un calme inespéré, il réussit à merveille et s'achève le 9 janvier 1916.

C'est la fin du cauchemar.

VIII. — CONCLUSION.

L'attaque des **Dardanelles** n'a eu qu'un seul résultat : elle a usé les deux tiers de l'armée turque qui a engagé là sept cent mille hommes et en a perdu deux cent dix-huit mille, dont soixante-six mille morts. Elle a consommé une part importante des meilleurs contingents ottomans : les magnifiques soldats d'Anatolie.

Résultat payé cher : sur quatre cent soixante-neuf mille hommes, les Anglais en ont perdu cent vingt mille, dont trente et un mille morts ; sur quatre-vingt mille combattants, les Français en comptent vingt-sept mille hors de combat. Ajoutez à ces pertes, pour l'ensemble des Alliés, cent vingt mille malades hospitalisés...

Pouvait-on réussir ? Oui. L'affaire de Zeebrugge, tout aussi difficile, a été un triomphe, parce que les Anglais ont agi par surprise et après une préparation poussée jusqu'aux plus minutieux détails. L'importance du but à atteindre en Turquie méritait un effort immense de la flotte et de l'armée opérant ensemble et d'après un plan étudié secrètement et à fond.

Écoutons d'ailleurs Lord Wester Wemyss, un des rares chefs britanniques ayant atteint le grade suprême d'« Amiral de la Flotte ». Il a commandé la base navale de Moudros pendant toute la durée de l'opération que j'ai résumée ici. Voici la conclusion de son livre *La Marine pendant la campagne des Dardanelles* :

« À propos de cette tragédie, écrit l'amiral, on ne peut déposer le blâme sur le seuil de tel ou tel individu, il faut l'attribuer au système qui place la direction des opérations navales et militaires entre les mains d'hommes dépourvus du savoir et de l'expérience nécessaires pour cette tâche et qui, en outre, sont exemptés des conséquences de leurs actes ; car l'exercice de l'autorité sans avoir jamais à rendre compte de son emploi est toujours gros de funestes résultats... La campagne des **Dardanelles** restera, à travers les

temps futurs, comme un monument impérissable de l'héroïsme de notre race, du courage et de l'endurance de nos soldats et de nos marins, du manque de vues et de l'incapacité de nos politiciens. »

Mais, comme l'amiral Wemyss n'a guère insisté sur le rôle des Français, — j'ai cherché en vain dans son livre les noms du *Suffren* et du *Gaulois*, — je crois avoir prouvé ici que nos marins et nos soldats ont montré un courage et une endurance pareils à ceux de leurs camarades britanniques.