

Fiche guerre 14-18
Extraits de Marins à la bataille de Paul Chack, tome 3, chapitre I,
Aux Dardanelles, pages 15-42, le dragage

CHAPITRE I

AUX DARDANELLES

*Le texte et les illustrations de cet épisode sont ceux du premier chapitre du livre
Des Dardanelles aux brumes du Nord publié aux Éditions de France en 1937
et réédité en 1941. L'épisode ouvrait l'ouvrage Pavillon haut,
paru aux mêmes éditions en 1929.*

PREMIERS COMBATS

I. – L'UNIQUE BATAILLE.

Quarante-six mois de guerre sous-marine sur cinquante mois de guerre navale ; ainsi s'est déroulé le drame dans la Méditerranée dont la France était gardienne. Cette guerre contre les invisibles a été une lutte de petits navires et de jeunes chefs.

Les grands bâtiments ont rongé leur frein. À partir du mois d'août 1914, l'armée navale de France a, quarante semaines durant, cherché l'ennemi dans l'Adriatique. La flotte autrichienne est restée dans ses ports. À la fin de mai 1915, l'Italie s'est déclenchée et la dernière chance a disparu pour nous d'en découdre avec l'ennemi. Immobilisés derrière des barrages de filets, à Argostoli d'abord, puis à Corfou, nos cuirassés et nos grands croiseurs ont continué, contre tout espoir, de préparer la bataille. En vain. De l'adversaire ils n'ont aperçu que des périscopes émergeant furtivement ou des sillages de torpilles qui manquaient ou qui frappaient. Elles ont tué les cuirassés *Gaulois* et *Danton*, les croiseurs *Léon-Gambetta*, *Amiral-Charner*, *Provence II* et *Châteaurenault*.

Et l'on ignorerait ce que valent nos hommes dans une grande rencontre si une bataille, livrée le 18 mars 1915 aux Dardanelles, n'avait donné aux cuirassés *Suffren*, *Bouvet*, *Gaulois* et *Charlemagne* l'occa-

sion de prouver que nos chefs et nos marins sont de la même chair et du même sang que ceux d'Agosta, de Beveziers, de Barfleur, de Port-Mahon, de la Praya, de Goudelour, du Tage, de Kinburn et de Foutchéou. L'affaire du 18 mars n'est pas assez connue et risque d'être oubliée trop vite. Je veux donc la rappeler ici.

Je ne ferai pas l'historique de l'expédition des **Dardanelles**. La relation des faits militaires dépasse mes moyens. Le compte rendu complet des opérations navales exigerait un volume entier et le dépouillement d'archives étrangères qui ne me sont pas ouvertes. C'est seulement dans le récit de la part qu'ont prise nos navires dans la grande attaque que j'essaierai de ne rien omettre.

II. – LE CADRE.

Les **Dardanelles** sont une gorge où coule un torrent. Le patient travail des eaux du Pont-Euxin et de la Propontide ou simplement quelque plissement de la croûte terrestre, a creusé l'Hellespont entre deux continents. Depuis lors, vingt peuples ont franchi ou tenté de franchir, suivi ou essayé de suivre ce couloir, chaînon crucial d'une des routes les plus riches qui se puissent sillonner. Cherchant la Toison d'Or, les Argonautes l'ont embouqué. Mille navires grecs y ont amené l'armée du siège de Troie. En travers du détroit, entre Sestos et Abydos, Xerxès a lancé les deux ponts de bateaux qui « sept jours et sept nuits, écrit Hérodote, ont gémi sous la marée humaine que l'Asie déversait sur l'Europe », marée dont le flot, un instant endigué aux Thermopyles, a fini par submerger Athènes pour refluer en désordre ensuite, après Salamine, Mycale et Platée. De l'Europe vers l'Asie, l'Hellespont a vu passer Alexandre le Grand.

Les flux et les reflux continuent jusqu'au moment – 1357 – où, à Abydos encore, Souleyman, fils du sultan Orkhan, traverse le détroit dans les ténèbres avec deux radeaux portant soixante guerriers, surprend la ville de Tzympe, dont il saisit les bateaux sur lesquels il retourne en Asie chercher trois mille soldats, tandis que la terre tremble à Gallipoli, ouvrant une brèche aux Musulmans. Les voici

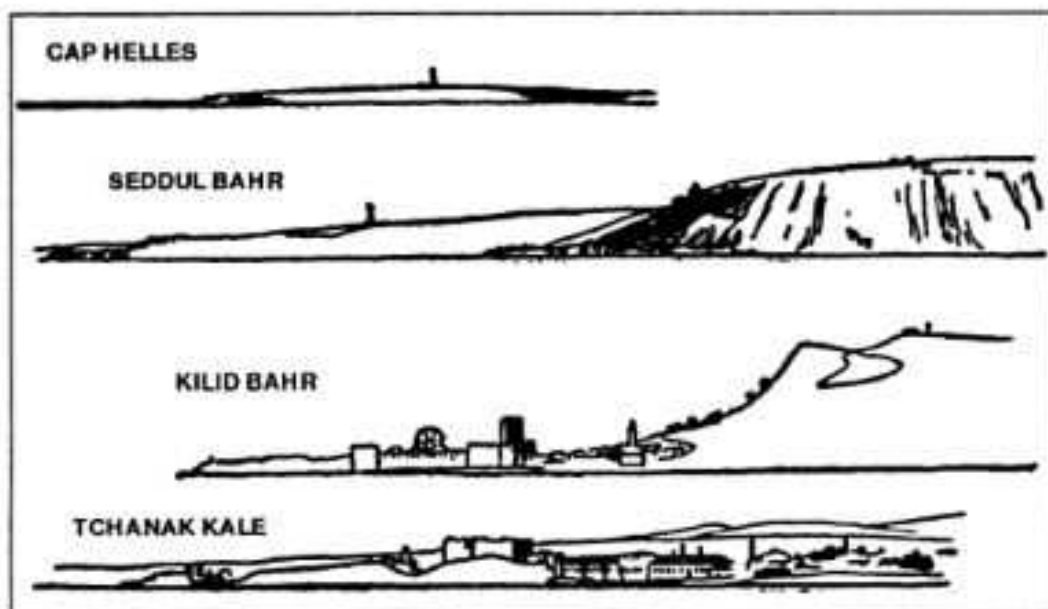
dans la ville d'où ils vont rayonner sur toute la rive européenne des **Dardanelles**. C'est fini. Désormais, les Osmanlis garderont les bords du détroit sous leur botte de fer. Dix-sept ans après la prise de Constantinople, Sultan Mahomet II bâtit Kilid-Bahr sur la rive d'Europe et Tchanak-Kalessi sur la rive d'Asie, deux forteresses dont les trente canons énormes battent l'étranglement des **Dardanelles**.

Aussitôt, Venise recule devant les dents aiguës. L'amiral Jacques Lorédano n'ose pas affronter le tir rasant des pièces monstres. C'est en vain que, méprisant l'artillerie du Grand Seigneur, la galère de Jacques Veniero franchit bravement l'effrayant passage, perdant tout juste sept hommes à la montée et cinq à la descente. Personne n'a l'audace de le suivre et, des siècles durant, la Chrétienté entière les ayant proclamées inviolables, les **Dardanelles** restent inviolées.

Le 19 février 1807, Sir John Duckworth, amiral anglais, force le couloir avec sept vaisseaux. Louvoyant pendant des semaines devant l'entrée sous les yeux des défenseurs du détroit, son escadre a attendu que soufflât la brise du Sud, qui seule permet aux voiliers de remonter. Malgré quoi, les canons turcs se montrent, le jour venu, incapables de l'arrêter et de protéger les vaisseaux ottomans à l'ancre sous Nagara et détruits sans résistance. Les Français sauvent quand même Constantinople menacée. Au Divan comme au Palais, la panique règne. Mais notre ambassadeur Sébastiani, galvanisant le peuple, le reiseffendi et même le Grand Vizir, organise la résistance. Trois cents canons en trois jours et mille en une semaine, dont cent à la seule issue de la Corne d'Or, couvrent la capitale. Douze vaisseaux turcs et des brûlots s'embossent à l'entrée du Bosphore. Duckworth n'ose tenter l'attaque. Il attend jusqu'au 1^{er} mars le vent favorable pour battre en retraite, puis rallier les **Dardanelles**, et y trouve des canonnières français derrière les pièces turques, dont les puissants boulets de marbre fracassent deux bâtiments et tuent deux cents hommes.

Allons maintenant reconnaître les **Dardanelles**.

Il fut un temps où l'Hellespont rivalisait avec le Bosphore par ses bords riants et peuplés. Quinze ports y bordaient l'empire de



Les Dardanelles.

Priam et deux la Chersonèse de Thrace. Oliveraies, vignobles et forêts couvraient la côte d'Asie. De hautes futaies se miraient dans les eaux du Rhodius, qui aboutit à Tchanak. Dans le Simois, dont Koum-Kaleh domine l'embouchure, les cerfs et les sangliers venaient s'abreuver.

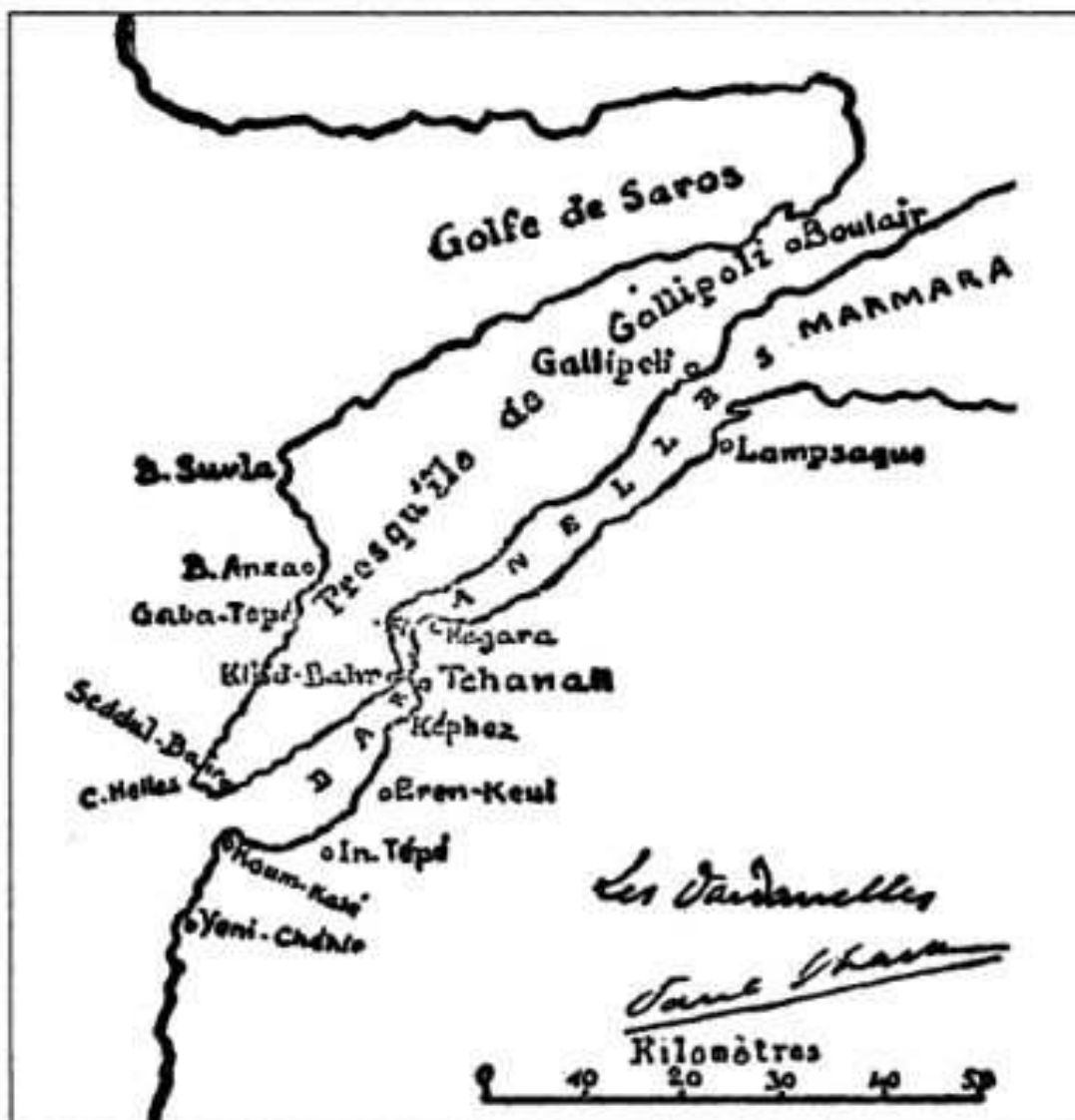
Un pays sinistre et dépeuplé a pris la place de ces sites merveilleux, Tchanak et Lampsaque sont les seuls ports de la rive asiatique et Gallipoli l'unique mouillage du bord européen.

Il semble que la nature elle-même se soit plu à sculpter les rivages du détroit et à régler l'écoulement de ses eaux pour faire un coupe-gorge de ce boyau si étroit que partout les deux côtes peuvent prendre un assaillant sous leurs feux croisés. Descendant éternellement de la Marmara vers l'Egée, comme pour refouler en Méditerranée les audacieux qui tenteraient de passer, un courant violent réduit la vitesse des navires et entraîne vers eux tous les brûlots ou toutes les mines que la défense abandonne au fil de l'eau. Regardez la carte¹. Regardez ce bief resserré – 1 200 mètres

1. Page 19.

d'une berge à l'autre – qui court vers le Nord sur six kilomètres depuis Tchanak, découpant les Dardanelles en chicane et offrant, à Tchanak même, une plate-forme toute prête pour les canons qui voudraient prendre en enfilade le grand vestibule du détroit.

Et regardez la côte d'Europe. La péninsule de Gallipoli, morceau de Thrace dardé vers le Sud-Ouest, flanque le détroit de bout en bout. Son armature de collines calcaires, broussailleuses, hautes de deux à trois cents mètres rejoint la mer par des éperons rocheux et accores que séparent de petites plages. Des gorges où coulent en hiver des torrents que dessèche l'été, des ravins abrupts coupent la



chaîne de collines, et sont autant de tranchées naturelles qu'on croirait taillées exprès pour arrêter l'offensive d'une troupe attaquant la péninsule dans le sens de sa longueur... comme ont fait les Anglais ! Cette rive d'Europe, chaos rocheux sur quoi les forteresses se détachent en silhouettes géométriques, est assez haute pour battre à la fois le plan d'eau et la côte d'Asie.

Celle-ci, sitôt doublée la falaise qui marque l'entrée du détroit, est d'abord basse et marécageuse et déroule ensuite, d'In-Tépé à la pointe Képhez une ligne de hauteurs rougeâtres s'abaissant çà et là jusqu'à n'être plus que de simples monticules séparés par des vallonnements qui semblent faits pour cacher des batteries. Des plages par endroits bordent la mer et sont coupées brusquement par des collines rocheuses qui atteignent le bord de l'eau.

III. – DÉFENSES MORALES... ET AUTRES.

L'accord de 1841 proclame : nul bâtiment de guerre ne peut franchir les **Dardanelles** s'il n'y est autorisé par la Turquie. Les traités de 1871 et de 1879, renforçant l'interdiction, trahissent la crainte qu'éprouvait l'Angleterre de voir un jour les Russes attaquer de flanc la route de l'Égypte et des Indes.

Sanglante ironie du destin : en 1914, la précaution anglaise se retourne contre l'empire britannique en coupant la Russie, son alliée et la nôtre, des envois d'armes et de munitions, en coupant l'Angleterre et la France du ravitaillement en blés russes... Bientôt, les Turcs eux-mêmes donneront l'assaut au canal de Suez, secteur précieux de la grande route d'Orient ; bientôt, des sous-marins allemands, basés sur Constantinople attaqueront de flanc le chemin de l'Égypte et des Indes.

Or depuis 1906, l'Angleterre étudie le forcement des **Dardanelles** par une opération combinée. Pour réussir, dit le *War Office*, il faut que la flotte domine de son feu les ouvrages turcs, et écrase les troupes de la défense au moment délicat où l'armée, occupée à débarquer se trouve privée de ses moyens ; il faut encore que la flotte couvre l'avance de ladite armée en attendant que celle-

ci soit installée solidement sur les hauteurs situées en arrière des ouvrages du bord de l'eau. Si brillante et si féconde en conséquences magnifiques que paraisse une telle opération, l'état-major général, considérant les risques, n'est pas disposé à la recommander.

Toutes ces conclusions sont de pur bon sens. Il n'est que d'examiner la carte et les mille obstacles que la nature a dressés devant un assaillant, obstacles auxquels s'ajoutent les ouvrages ennemis.

Au mois d'août 1914, ce ne sont encore que des forts de pierre vieux de trente-cinq ans et armés de vieilles pièces à feu lent tirant à quelque neuf kilomètres. L'embouchure égéenne du détroit est battue par quatre ouvrages que nous irons voir de près. Deux autres, Dardanos et Souan-Déré, sont à la hauteur de la pointe Képhez¹. Enfin, un dernier groupe : Tchanak, Kilid-Bahr et Nagara, s'élève sur les rives du bief étranglé. Avec quelques redoutes récentes en terre et quelques batteries Krupp masquées, on trouve une centaine de canons lourds, une trentaine de pièces de moyen calibre et autant de petit calibre. Le 18 avril 1912, toute cette artillerie n'a pas empêché cinq torpilleurs italiens de pénétrer, sans casse aucune, dans l'étranglement du détroit.

Au mois d'août 1914, si des navires de France ou d'Angleterre avaient donné dans les Dardanelles à la suite du *Göben* et du *Breslau*, ils auraient en se jouant atteint Constantinople et la clique jeune-turque aurait disparu devant leurs canons.

IV. – CONCENTRATIONS.

Depuis que la flotte ottomane est devenue flotte allemande, une division navale anglo-française bloque l'entrée des Dardanelles. Le 31 octobre 1914, la Turquie se joint à nos ennemis, j'ai dit ailleurs comment². Le 2 novembre, selon la volonté de M. Winston Churchill, premier lord de l'Amirauté britannique, lequel s'est

1. Voir le croquis, p. 48.

2. *On se bat sur mer*, p. 150.

gardé de consulter le *War Council* chargé en Angleterre de conduire la guerre, Londres envoie à cette division navale l'ordre abasourdissant de faire, sans risquer les navires, une démonstration contre les forts de l'entrée, afin de tâter la portée de leurs canons. Le lendemain, l'*Indefatigable*, l'*Indomitable*, le *Suffren* et la *Vérité* tirent pendant onze minutes sur les Turcs somnolents, les réveillent et anéantissent à jamais tout espoir d'attaque par surprise...

C'est la première bévue d'une extraordinaire série.

En dépit de l'avis des experts militaires et navals, Winston Churchill veut que la marine toute seule attaque les **Dardanelles**. Le *War Council*, assemblée politique inapte à discuter congrûment de stratégie et de tactique, acquiesce, « Étudiez l'affaire », ordonne, le 3 janvier 1915, l'Amirauté au vice-amiral Carden, chef de l'escadre alliée des **Dardanelles**. « Elle sera longue, périlleuse, et devra être méthodiquement menée, répond le grand chef. Envoyez-moi des cuirassés trop vieux pour figurer dans une bataille rangée, et je réduirai, un par un les ouvrages du détroit. »

Excellente méthode certes s'il n'y avait aussi des mines sous-marines : des champs et des champs de mines que les Allemands ont mouillées depuis l'absurde avertissement du 3 novembre. Il va falloir les draguer sous le feu.

Pour que les cuirassés puissent détruire les ouvrages il faut bien supprimer ces mines qui détruiraient les cuirassées...

Mais tout d'abord une base est nécessaire Et l'on choisit Lemnos à soixante-quinze kilomètres des **Dardanelles**.

Lemnos n'est à personne. Le traité conclu à la fin de la guerre gréco-turque a négligé de s'occuper d'elle. L'île appartient donc à tout le monde, ainsi que la magnifique baie de Moudros qui la coupe presque en deux.

C'est là qu'au mois de février 1915, la flotte d'attaque se concentre. Il y a la *Queen-Elizabeth*, le plus récent dreadnought, dont les canons de 38 centimètres doivent forcer la victoire. Il y a deux beaux croiseurs de bataille et dix cuirassés britanniques démodés, lesquels, relevant de la flotte de la Manche, reviennent des mers lointaines où Sir John Fisher les avait expédiés pour

attendre l'escadre allemande de von Spee après sa victoire de Coronel. La bataille des Falkland les a libérés et les voici à Moudros, rangés sous le pavillon de Carden, de même que nos *Suffren*, *Bouvet*, *Charlemagne* et *Gaulois*, navires fatigués dont le plus jeune, le *Suffren*, compte seize ans de durs services, tandis que les trois autres approchent de leur vingtième année. Leurs canons n'en sont pas moins excellents et nous verrons leurs canonnières au travail.

Le contre-amiral Guépratte commande la division française : Guépratte, l'amiral d'avant-garde qui, tel le maréchal Ney, mérite d'être appelé le brave des braves, et va faire la véhémence admiration des chefs et des marins britanniques lesquels s'y connaissent.

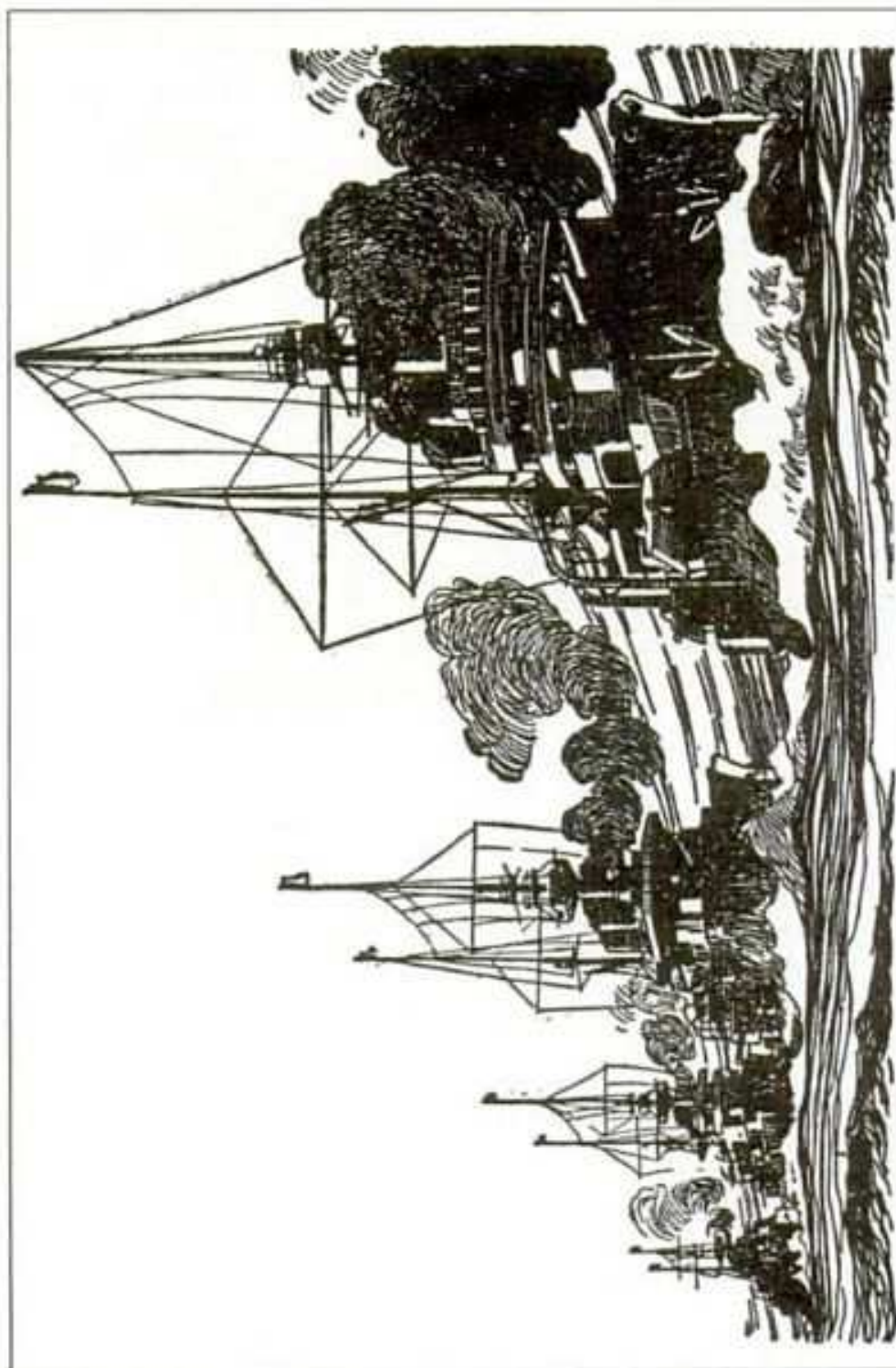
Aux cuirassés s'ajoute une nuée de croiseurs légers, de torpilleurs, de chalutiers, de dragueurs de mines, de sous-marins. Sans compter les bâtiments auxiliaires, qui sont trop, on arrive au total de quatre-vingt-dix navires avec vingt-deux mille hommes et huit cent quatorze canons, dont cent de gros calibre.

Déjà, le 15 janvier 1915, la marine française a perdu le sous-marin *Saphir*, commandé par le lieutenant de vaisseau Henri Fournier, lequel a péri en essayant de forcer les Dardanelles¹.

C'est qu'en vérité le passage s'est fait plus redoutable. Depuis le mois de novembre, les Allemands sont à l'ouvrage. L'amiral Usedom commande les détroits. À Gallipoli, un certain colonel Weber a pris la direction des travaux de défense. Des artilleurs, des ingénieurs, des ouvriers et des marins l'accompagnent, fine fleur de l'école d'artillerie de Jüterborg, de l'arsenal de Kiel et du front des Flandres. Enver Pacha, commandant en chef et surexcité, anime tout le monde.

Neuf barrages de mines sont mouillés rien que dans l'étranglement Tchanak-Nagara et cinq dans le vestibule des Dardanelles. Des filets sont tendus, prêts à pêcher les sous-marins. Des batteries légères bien défilées canonneront les dragueurs, tandis que de

1. Cf. *Ceux du Blocus*, « Aux Dardanelles ». Le sous-marin *Saphir*, p. 9.



Suffren

Bouvet

Charlemagne

Gaulois

nouvelles pièces lourdes, que des terrassements protègent et cachent, auront affaire aux cuirassés. Des groupes de tubes lance-torpilles et des projecteurs garnissent les rives. Des fausses batteries, des emplacements camouflés surgissent du sol que couvre un réseau de tranchées. Les transmissions, les liaisons, les abris sont organisés avec toute la minutie germanique. Les navires vont trouver en face d'eux soixante-quatorze canons et quatre-vingt-cinq obusiers de gros calibre, trente-deux de calibre moyen et cinquante pièces légères. Tout cela défilé, invisible, infiniment difficile à repérer et à atteindre.

Or, voici le plan très simple du méthodique amiral Carden. Quand on aura détruit les forts de l'entrée, puis dragué les premières mines, les cuirassés pénétreront dans le vestibule du détroit et réduiront au silence les forts de l'étranglement. Il ne restera plus qu'à draguer, devant la pointe Képhez, un chenal où passeront les escadres, lesquelles détruiront la flotte ottomane puis, traversant la Marmara, arriveront devant Constantinople. Leur apparition amènera la capitulation immédiate. Le tout demandera un mois.

En réalité, l'ennemi va arrêter net le drame au troisième des six actes prévus...

Entre temps, – 9 février, – la débâcle serbe a décidé Kitchener à prévoir l'envoi de la 29^e division anglaise à Salonique. La France prépare un effort pareil et l'on compte que les Grecs, qu'un traité lie à la Serbie, vont expédier leur armée en Macédoine. Les Grecs ne bougent pas. Devant leur carence, le War Council décide, le 16 février, que les troupes primitivement prévues pour la Serbie agiront comme corps de débarquement de l'escadre Carden.

Mais la flotte doit passer d'abord. Aucun ordre n'enjoint à l'amiral d'attendre l'arrivée des soldats. La marine doit opérer seule...

Le 15 février, elle est prête à combattre, mais le temps en a autrement décidé. Trois jours durant, une tourmente de Nord-Est atroce descend les Dardanelles, enveloppant les deux rives d'une impénétrable courtine faite de pluie et de neige fondue. Nulle région n'est plus déconcertante que celle des détroits. En quelques heures, le vent fait un tour d'horizon entier. En quelques minutes,

la mer se creuse. Lorsque le Nord-Est fait place au calme, on passe subitement de l'hiver glacé à l'été ruisselant de soleil. Parfois alors, la brume s'abat et enveloppe tout.

V. – L'ENTRÉE ET LE VESTIBULE¹.

Une falaise blanchâtre porte sur sa tête et sur son flanc les maisons de Yeni-Chéhir, flanquées dans le Nord de neuf moulins à vent, et marque, aux navires venant du Sud, l'approche asiatique de l'entrée des **Dardanelles**. Là s'élevait Sigée, base navale de l'armée d'Agamemnon. La batterie moderne d'Orhanié est près de Yeni-Chéhir dans le Nord. Le lieu où la côte d'Asie, après s'être abaissée en pente douce, s'aplatit brusquement et s'infléchit pour former la rive sud du détroit, est marqué sur la carte Koum-Kaleh – château d'Asie. Ce nom désigne à la fois un vieux fort, un village et un château trapu avec deux grosses tours rondes bâti sur une pointe basse à l'embouchure du Mendéré. Les eaux de cette rivière viennent du mont Ida et ont traversé la plaine de Troie avant de joindre la mer au point où Agamemnon fit mouiller sa flotte à l'époque où l'estuaire servait à la fois au Simois et au Scamandre. Une plage étroite ornée de deux moulins s'étend devant Koum-Kaleh. Entre ce lieu et Orhanié apparaît un cimetière turc avec les stèles enturbannées qui furent plantées au garde à vous et peu à peu s'inclinent...

Vue de la mer, l'extrémité sud de la presqu'île de Gallipoli montre une échancrure que flanquent deux ouvrages. L'ancien fort aux angles faits de tours basses et massives et, au-dessus de lui, le village de Seddul-Bahr – la barrière de la mer – sont à droite. À gauche, la batterie récente d'Ertoghrul couronne le cap Hellès, colline âpre et accore. En débarquant à Seddul-Bahr, on foule d'abord, sur deux cents mètres, un terrain plat et uni, lequel mène à une montée raide vers une falaise d'où l'on commande l'échancrure de bout en bout. On chercherait en vain, dans toute la pres-

1. Voir le croquis, p. 48.

qu'île, une place d'accès plus rebutant, une défense naturelle plus formidable. Là couleront, le 25 avril 1915, des torrents de sang britannique... Et personne n'a encore compris pourquoi un tel coupe-gorge a été choisi pour un débarquement de vive force.

Mais nous ne sommes qu'au 19 février, par un temps merveilleux, une mer d'huile, une lumière d'été. Une partie de la flotte va essayer de réduire les forts de l'entrée. Trois amiraux sont là : Carden sur l'*Inflexible*, Guépratte sur le *Suffren*, de Robeck sur la *Vengeance*. Le *Suffren* canonne Koum-Kaleh, la *Vengeance* Oranieh, l'*Inflexible* Seddul-Bahr, tandis que le *Triumph* tire sur Ertoghrul. Devant l'autre flanc de la presqu'île de Gallipoli, en face de Gaba-Tépé, les dragueurs de mines sont à l'ouvrage, soutenus par le *Cornwallis* et l'*Amethyst*.

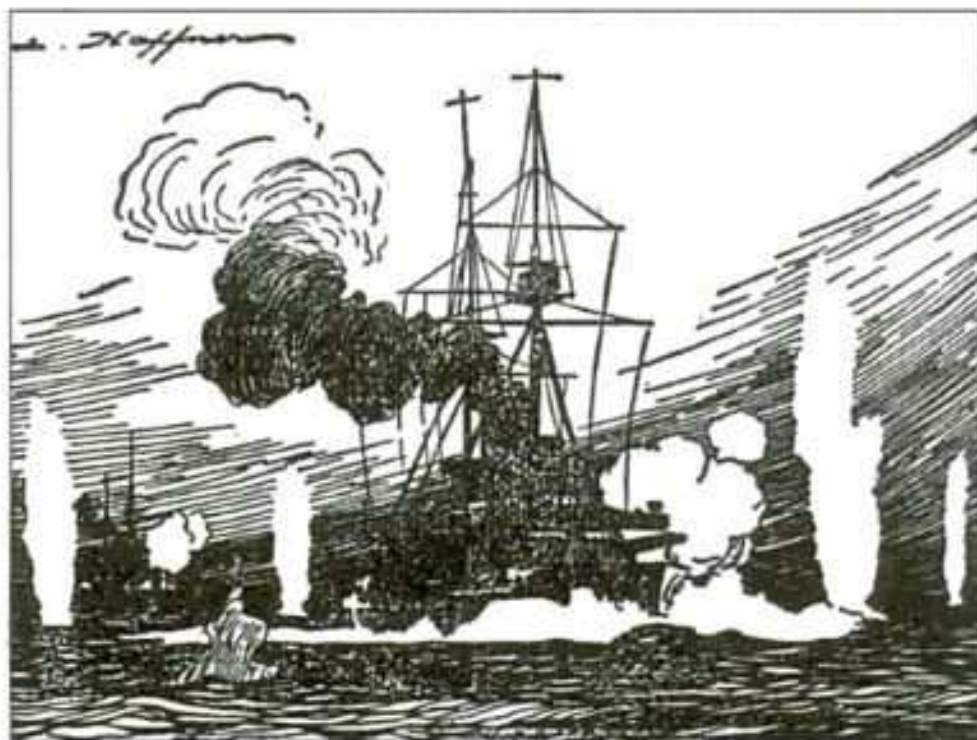
Le tonnerre des pièces de 305, de 250, de 195, de 164, de 138 et de 100 millimètres roule sans répit. De toutes parts jaillissent, énormes, les gerbes de terre, de sable et de pierres. De ces forteresses sur quoi explosent des tonnes et des tonnes de poudre noire, de mélinite et de lyddite, rien ne semble devoir rester debout.

« Dégâts énormes », signalent les avions anglais à deux heures après-midi.

Alors la *Vengeance* charge vers l'entrée... et se trouve aussitôt prise sous les feux croisés d'Ertoghrul, de Seddul-Bahr et d'Orbanieh. Seul le *Suffren* a démoli Koum-Kaleh, son objectif. Encadrée de tout près par des gerbes de 24, la *Vengeance* est en péril. Ce que voyant, Guépratte charge avec son *Suffren*, pour dégager son camarade accablé. À courte portée, trois salves françaises s'envolent vers Ertoghrul, immédiatement muselé. Le lendemain, les Anglais correctement remercieront.

La côte est décidément la plus forte. Quand un navire canonne un navire, tout obus qui frappe fait du dégât. Contre les forts, les coups au but bouleversent la terre sans autre résultat, malgré l'aspect de cataclysme.

Et tout sursis donne à l'ennemi le temps de se réparer. Il faut donc continuer tout de suite, sans mollir. Mais, le 21 février, le baromètre dégringole et le vent se lève du Sud avec un ciel couleur



La Vengeance.

de plomb poussiéreux sous lequel courent des nuées grises. Mouillée au sud de Ténédos, où elle risque de chasser sur ses ancres, l'escadre appareille et commence un va-et-vient d'attente... d'attente du beau temps. Mais, près des **Dardanelles**, le vent du Sud entre en conflit avec le grand courant du détroit et soulève une mer furieuse que les grands navires labourent pesamment en de majestueux tangages, tandis que les croiseurs légers, dessinant dans le ciel des courbes folles avec la tête de leurs mâts, dansent terriblement et plongent dans la houle leurs étraves affilées. Les averses incessantes réduisent à rien l'horizon. L'escadre alors se réfugie à l'abri de la côte Nord de l'île et attend sous les rafales lourdes qui tombent du mont Elias.

Le vieux port de Ténédos, qui semble une réduction de Seddul-Bahr et, en face de lui, des moulins à vent plantés sur une colline et pareils à ceux de Yéni-Chéhir, ramènent toutes les pensées impatientes vers ce détroit tout proche, – vingt-deux kilomètres, – et

pourtant hors d'atteinte. Quatre jours durant, l'escadre demeure impuissante. Elle passe les nuits à la mer, pour déjouer l'attaque des torpilleurs turcs.

Pendant ces journées, la panique règne à Constantinople. Les chefs turcs parlent d'évacuer les Dardanelles. À Scutari, des trains sont prêts à emmener à Eski-Chéhir le gouvernement et les diplomates. Talaat, un des triumvirs d'Union et Progrès, est à plat. L'ambassadeur allemand Wangenheim, reître à qui seuls manquent le casque et le grand sabre, bout d'une fureur contenue. Des bruits étranges circulent. Les rives des Dardanelles, dit-on, ne sont plus que d'immenses plaines ouvertes ; les obus alliés ont rasé les collines. Dix-sept transports bondés de troupes vont remonter le détroit. Les Anglais et les Français préparent une razzia formidable de femmes turques. Cette imposture, de source allemande, n'empêche pas le peuple de Stamboul – j'en appelle ici aux mémoires de l'ambassadeur américain Morgenthau – de mettre tout son espoir en l'arrivée des Alliés, qui débarrasseront le pays de la horde germanique.

Mal renseigné, le gouvernement anglais s'imagine que la résistance ottomane s'écroulera au premier effort sérieux.

Mais Enver Pacha est là, et surtout Liman von Sanders, l'âme de la défense. Deux armées turques se concentrent à Constantinople et, dans tous les forts des Dardanelles, un travail fébrile se poursuit.

Nouvelle attaque, le 25 février, contre les forts de l'entrée. Cette fois c'est le *Gaulois* qui, au prix de huit morts et de nombreux blessés, dégage l'*Agamemnon* en péril. Et, comme au précédent combat, le tir du *Suffren* émerveille les Anglais.

Le soir, Seddul-Bahr flambe. La lueur de l'incendie et celle de la lune éclairent les dragueurs anglais raclant le seuil sans trouver une seule mine. L'eau est saine, on peut entrer. Aussitôt, la *Vengeance*, avec l'amiral de Robeck, donne dans le détroit, et met à terre un corps de débarquement qui fait sauter les canons de Seddul-Bahr, où deux pièces sur trois sont trouvées intactes. Les bombardements n'ont produit qu'une apparence de destruction. Constatation pareille à Koum-Kaleh, quelques jours plus tard.

L'amiral Carden trouve sans doute la noix terriblement dure à briser... On continue quand même le travail en attaquant le vestibule du détroit.

Échange de bordées furieuses entre les navires et les ouvrages d'Eren-Keui, des Falaises Blanches, de Dardanos et de Souan-Déré¹, qui, chaque jour, disparaissent sous une avalanche de fer et de feu. Du matin au soir, les bâtiments cognent, pilonnent, écrasent, évitant d'un coup de barre adroit les mines dérivantes dont on aperçoit les flotteurs au tout dernier moment. Tirant par-dessus la presqu'île de Gallipoli, – car on n'ose risquer le plus récent dreadnought dans les champs de mines du détroit, – la *Queen-Elizabeth* martèle les grands forts d'arrêt de Tchanak de ses obus de 380, neuf cents kilogrammes d'acier et d'explosif à chaque coup... Stoppé dans le vestibule et couvert par des camarades, un cuirassé observe le tir du géant.

Du 26 février au 15 mars, on besogne tous les jours, et tous les jours le travail est à recommencer. Lorsqu'on croit avoir bâillonné un ouvrage, il recommence de tirer le lendemain. Il ne se taisait que pour mettre ses canonnières à l'abri... Sans cesse les avions signalent de nouvelles plates-formes et de nouveaux canons. Le secteur mort d'hier est aujourd'hui secteur battu : dans la nuit sont arrivées des batteries de campagne ou d'obusiers lourds aussi dangereux que les gros canons des forts... Loin de diminuer, la riposte ennemie se fait de plus en plus nourrie et, par bonheur, presque toujours maladroite. Si ces gens-là savaient tirer, pas un bateau n'en reviendrait...

Un jour, la *Queen-Elizabeth* envoie onze projectiles en plein dans le fort Rouméli-Medjidieh. Se taira-t-il enfin, ce fort-là ? Non. Il est intact. Plus tard, on apprendra que pas un de ses canons n'a souffert et que toutes les pièces de Dardanos sont demeurées debout, en dépit d'un arrosage de quatre mille obus.

Entre temps, les troupes turques ont afflué aux **Dardanelles**. Elles repoussent avec des pertes sévères les corps de débarquement qui de nouveau tentent d'aller faire sauter les canons.

1. Voir le croquis, p. 48.

Tenacement, les escadres continuent leur travail de Sisyphe. Sans trêve, elles tiennent l'ennemi sous le feu. Ainsi l'oblige-t-on chaque fois à garder ses hommes terrés pendant quelques heures, dont les dragueurs profitent pour accomplir leur tâche obscure et périlleuse. Il leur appartient de frayer la route par où s'élanceront les navires de bataille pour le suprême assaut. Mais, avant de draguer au milieu du détroit le chenal de la victoire, il faut nettoyer les eaux à toucher terre, afin que les cuirassés puissent canonner à bout portant les irréductibles forts.

VI. – LES DRAGUEURS.

La *Poupée* les commande ; elle porte le guidon du capitaine de frégate de Courtois. Quatre vrais dragueurs, *Pioche*, *Râteau*, *Charrue* et *Herse*, des chalutiers, des remorqueurs grands, petits ou microscopiques, composent la flottille étrange. Cette poussière navale se promène sous le feu rageur des batteries de campagne qui canardent à petite distance et comme à la cible les malheureux quasiment immobilisés lorsque leurs dragues et le courant les freinent à la fois. Elles canardent, mais ratent souvent, et le mépris est indicible que professent, envers les pointeurs de rebut, les lieutenants de vaisseau et les premiers maîtres commandant les dragueurs.

Les mines, par contre, leur inspirent un certain respect. Ces sphères ornées d'antennes ne supportent qu'un traitement délicat et crachent volontiers leurs cent kilogrammes d'explosif à la figure de qui les brutalise. Immergées à quatre mètres cinquante, tirant sur l'orin vertical qui les tient entre deux eaux, elles attendent, invisibles et patientes, que les frôle la carène qu'elles éventreront. Mais, lorsque passe la drague aux brins divergents munis de cisailles, les orins sont coupés, les mines font surface et les dragueurs les coulent à coups de canon¹.

1. Dans *Sur les Bancs de Flandre*, p. 148, j'ai décrit la drague française et expliqué les opérations du dragage. Voir tome IV de la présente édition

Un jour, les commandants français font la grimace. Afin de réduire les risques qu'ils courent, l'amiral anglais a décidé de cesser les dragages de jour. On travaillera désormais pendant la nuit... Du coup, on a neuf chances sur dix de ne pas voir émerger les mines draguées, qui peuvent alors faire sauter le camarade qui vous suit ou, prises par le courant, aller frapper quelque grand navire à l'entrée du détroit. Mais l'ordre est donné, il faut marcher... en aveugles.

Sur vingt hommes, presque tous réservistes, pris parmi ceux qui arment les dragueurs, dix-neuf n'ont, de leur vie, vu draguer une mine avant d'arriver au cap Hellès. Mais presque tous sont d'anciens pêcheurs accoutumés à chercher l'invisible, et la science n'a pas encore trouvé d'engin qui puisse les étonner.

Regardons-les à l'œuvre dans la nuit du 12 au 13 mars. La première escadrille est de service. *Pioche*, *Râteau* et *Henriette* vont draguer. *Jules-Couette* suivra à distance, prêt à secourir les camarades embarrassés. Blanc, lieutenant de vaisseau chef de l'escadrille, a mis son sac sur la *Pioche*. Il veut draguer à la montée, malgré le courant qui fera, des navires, des cibles presque immobiles. À la descente, les risques seraient moindres, mais le nettoyage resterait incomplet¹. Ce soir, il s'agit de curer un chenal le long de la côte Nord et le plus en amont possible.

La veille, trois paires de dragueurs anglais² ont opéré par là. Sur eux, la malchance s'est acharnée. Le cuirassé *Canopus* a d'abord bombardé les projecteurs turcs sans résultat. Puis trois mines seulement ont été détruites : l'une a sauté sous un dragueur qu'elle a envoyé au fond et les deux autres ont explosé dans sa drague, le tout dans une région qu'on n'a pu situer sur la carte... Venus au secours des camarades qui barbotaient dans l'ombre, les

1. En draguant dans le sens du courant, ce dernier vous dépale de 4 kilomètres pendant le temps employé à filer les dragues. On laisse donc ainsi 4 kilomètres de chenal non dragué.

2. Les Anglais travaillent accouplés, en tendant entre les deux dragueurs de chaque paire un gros câble d'acier qui entraîne les mines ou coupe les orins. Cf. : *Sur les Bancs de Flandre*, p. 153, note 2, tome IV de la présente édition.

autres dragueurs, sauvetage fini, se sont trouvés dépalés par le courant hors de la zone minée...

Minuit. Les nôtres sont à l'entrée. La masse sombre de Seddul-Bahr est tout près par bâbord. Bien que la lune ne doive se lever qu'au petit matin, la nuit est claire et les étoiles se reflètent dans la mer sans rides, sur quoi s'inscrivent les sillages discrets. La *Pioche* marche en tête ; le *Râteau* et l'*Henriette* suivent en ligne de file. La presqu'île de Gallipoli, haute muraille dont la tache blanche des plages indique vaguement le pied, est à quatre cents mètres par bâbord. Par tribord, la côte d'Asie dessine dans le ciel sa crête, qui se fait plus imprécise vers le fond du couloir, aux abords de Tchanak où toutes lumières sont éteintes. Braqué sur le chenal, le projecteur de la pointe Képhez semble une lune rougeâtre et anémiée. Sur l'avant, le pinceau de Souan-Déré lance à travers le détroit une faible lueur jaune, tandis que, sur la droite, celui d'Eren-Keui apparaît encore comme un feu follet dans un marécage éloigné. L'haleine de la terre apporte l'odeur du Levant, faite de santal, de sueur, de poisson séché, d'huile rance et de figes pourries.

Une heure trente. Encore trop lointain pour être aveuglant, le feu de Képhez balaie le chenal d'un mouvement pendulaire lent et régulier.

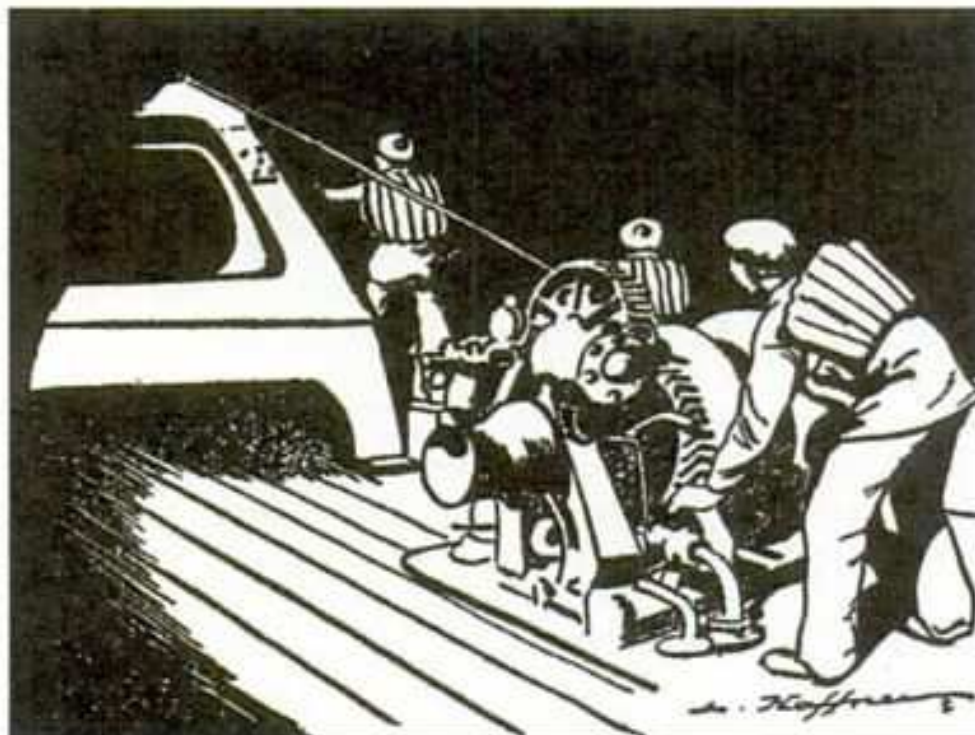
Deux heures. Eren-Keni est par le travers, à quelque huit kilomètres. Une voix s'élève sur la passerelle de la *Pioche* :

— Déboîtez sur tribord.

À cet ordre qu'a lancé Blanc dans son mégaphone, *Râteau* et *Henriette* s'écartent sur la droite, afin d'augmenter la largeur de la passe assainie. À deux heures dix, le chef d'escadrille parle encore :

— Les dragues à la mer.

Jusque-là somnolents, les hommes s'éveillent. Une foule affairée grouille sur les ponts encombrés de cent accessoires. Par l'arrière, on file doucement les câbles divergents sur chacun desquels un matelot fixe à tâtons, mais à intervalles réguliers quand même, les cisailles prêtes à happer et à trancher les orins. En vingt minutes, tout est paré. Retardés par le courant, freinés par le frotte-



Par l'arrière, on file doucement les câbles divergents.

ment de l'eau sur les plateaux, sur les prismes, sur les grands flotteurs rouges en forme de torpilles que l'argot naval appelle les cochons, les dragueurs se paumoient péniblement. Le projecteur de Képhez, plus rapproché, taraude déjà les yeux.

Et le travail commence ; les équipages sont aux postes de dragage qui, pour eux, sont aussi les postes de combat, d'un combat où l'on encaisse sans riposter jamais... Quand le faisceau de Képhez couvre les navires, on distingue, au cou de chaque homme, le petit collet de sauvetage¹. Les gens des bossoirs, tapis derrière des sacs de sable, cherchent sur l'avant les mines en dérive. Mais comment voulez-vous veiller proprement ? Tantôt Képhez vous aveugle et, lorsqu'il vous lâche, l'obscurité, par contraste, s'abat sur vous comme un velours gluant.

1. Sac en caoutchouc que l'on peut gonfler et qui maintient la tête hors de l'eau.

Tournant le dos au flux de lumière, les guetteurs de l'arrière, moins gênés, fixent le sillage, traîne d'opale liquide d'où va surgir peut-être quelque boule cornue libérée de sa laisse. Tendus à se rompre et plongeant obliquement à vingt mètres des couronnements, les brins de drague vibrent comme des cordes de mandoline.

Jusqu'à présent, tout va bien. Malgré les gerbes d'étincelles que lancent les cheminées chaque fois que tombent dans les foyers les pelletées de médiocre charbon, les Turcs n'ont encore rien vu. Pourtant, depuis un instant, Képhez semble pris de soupçons. Cessant de caresser tour à tour les deux rives, son coup de balai rallie à tout instant celle d'Europe avec une insistance dont Blanc s'inquiète. Trois fois déjà, le torrent de lumière s'est déversé pendant de longues secondes sur la *Fanfare* et la *Sabretache*, les deux torpilleurs de soutien qui naviguent à tribord, par le travers des dragueurs, et doivent souffrir de l'allure d'escargot rhumatisant peu faite pour leurs machines de coureurs rapides. Et voici que maintenant, toutes les deux minutes, le pinceau d'or rouge flamboyant se pose net sur les dragueurs... Attention !

– Commandant, avez-vous remarqué le signal de la pointe Képhez ? demande le lieutenant de vaisseau Rouzaud, commandant la *Pioche*, à son chef d'escadrille.

Blanc a remarqué les deux feux verticaux très brillants qui, par trois fois, ont paru dans l'est du projecteur. Signal d'alerte, sans doute...

Trois heures. Képhez s'arrête encore sur l'escadrille. Et, brutalement, Souan-Déré, après deux ou trois oscillations, se fixe en plein sur la *Pioche*, qui ruisselle d'une lumière dans laquelle sa fumée tournoie en cumulus lourds. Sur son arrière, le *Râteau* et l'*Henriette* resplendissent ; on les croirait à vingt mètres à peine. Les hommes, contractés, retiennent leur souffle. L'attente de la rafale est cent fois pire que son déchaînement.

– Une mine en dérive par tribord à moi !

C'est la voix du lieutenant de vaisseau Faurie, commandant le *Râteau*. Comme répondant à son cri, un coup de canon à blanc tonne à trois heures quinze sur la crête de la rive nord.

Comme feraient trois bougies soufflées ensemble, Souan-Déré, Eren-Keui et Képhez s'éteignent. Ténèbres. Une telle discipline prouve que des mains allemandes manœuvrent les commandes. Succédant à la grande clarté, la nuit est plus opaque que jamais.

– Qu'est-ce qu'ils doivent raconter dans les casemates ? gouaille sur l'*Henriette* la voix grave du lieutenant de vaisseau Auverny, dont aucune circonstance n'atténue la bonne humeur.

De fait, on imagine, résonnant sur toute la côte, les appels téléphoniques partis du poste central, – où peut-il bien être ? – où un Allemand méthodique recueille tous les renseignements des guetteurs côtiers, afin de pointer à coup sûr, dans un instant, tous les projecteurs.

L'escadrille continue sa route dans l'ombre épaisse et calmante qui est, pour les yeux, comme un paradis.

Cinq minutes s'écoulent... Dix minutes...

Trois heures vingt-cinq : nouveau coup de canon.

Comme si la détonation avait actionné ensemble les commutateurs électriques, six énormes cylindres lumineux s'abattent d'un seul coup sur l'escadrille : un de Souan-Déré, un de Tchanak, un de Dardanos et trois de la pointe Képhez.

On est baigné, submergé, noyé par la lumière. On dirait qu'elle perce les tôles, les habits, les chairs, qu'elle pénètre la moelle des os. Éclairés de toutes parts, les choses et les gens ont perdu leurs ombres.

– À plat pont tout le monde !

Il est temps. Une grêle d'acier dégringole, lancée par des canons tout proches et nouveaux, postés sur la rive d'Europe. Les coups trop longs frappent l'eau à tribord, entre l'escadrille et ses torpilleurs d'escorte.

Les dragueurs continuent leur route. Gêné sans doute par la *Fanfare* et la *Sabretache* qui ripostent, l'ennemi n'arrive pas à régler son tir. Si l'arrosage n'augmente pas, on tiendra.

Trois heures trente. Les deux rives s'embrasent en même temps.

Soixante lueurs, négligeables auprès de celles des projecteurs, marquent le départ d'autant d'obus. Quinze batteries, huit en Europe

et sept en Asie, sont en action. Dans l'atmosphère déchiquetée, les projectiles – shrapnells et percutants, – font un seul hurlement. Les explosions serrées semblent le tac-tac d'une mitrailleuse gigantesque. La mer, illuminée, se hérisse des gerbes de 75, de 88 et de 100, qui entourent les dragueurs d'une forêt de cyprès d'argent.

Les Français continuent toujours.

Mais soudain, par bâbord, sur la côte d'Europe, une batterie nouvelle et dangereusement proche ouvre le feu à moins de quatre cents mètres, encadrant les navires à les toucher. Le roulement continu des explosions s'accompagne maintenant des mille stridences métalliques que font les éclats criblant les coques, les cheminées, les passerelles et les tôles pare-balles. Aplatis sur les ponts et inondés par la retombée des gerbes, les hommes sont en plein ouragan de projectiles, d'éclats et de balles de shrapnells.

Encadrés, eux aussi, les torpilleurs zigzaguent à grande vitesse et canonnent en feu rapide les projecteurs. Mais, comment voulez-vous régler un tir quand l'éblouissement empêche de voir les points de chute ? Parfois un projecteur s'éteint, sans doute par manière de plaisanterie et pour donner à nos canonniers le temps de se féliciter... Puis, soudain, il se rallume.

La côte turque entière est en furie contre ces tout petits qui, victorieux à leur manière, s'obstinent. Mais voici que d'autres pièces encore ajoutent leur arrosage à l'inondation. C'est l'enfer. Les bateaux vibrent et tremblent de la quille à la pomme des mâts. Frappés sans arrêt, les sacs de sable protecteurs s'auréolent de nuages de particules éclatantes qui tourbillonnent dans les pinceaux de lumière comme dansent les poussières dans les rayons du soleil d'été. Par miracle, les dragueurs demeurent à flot. Par miracle, aucune chaudière n'est encore crevée, aucun cylindre fendu, aucune bielle brisée. Par un miracle plus étonnant encore, aucun homme n'est touché... Mais ces miracles ne peuvent durer cinq minutes de plus, et deux heures ne suffiraient pas pour atteindre Tchanak, car la force du courant s'accroît à mesure que s'étrécit la passe, et c'est à peine à présent si l'escadrille file un nœud et demi, soit quarante-cinq mètres à la minute...

Va-t-on faire tuer là, inutilement, tous ces gens qui, trois et quatre fois déjà, ont fait leurs preuves en plein jour, sous les feux concentrés de vingt batteries ? Va-t-on, sans pouvoir draguer une mine de plus, laisser envoyer au fond tous ces navires ?

Non. Continuer serait folie. Blanc empoigne son mégaphone :

– À droite toute ! Demi-tour !

Assourdis par l'atroce vacarme, les autres n'ont pas entendu l'ordre, mais, dans le déluge de clarté, ils voient le chef de file abattre en grand sur la droite, et tous imitent sa manœuvre.

La *Pioche* évolue. La voici cap au large, l'arrière tourné vers la côte d'Europe. Soudain Rouzaud, dont la voix ne peut percer le fracas, entraîne Blanc au bout de la passerelle, à bâbord, et, de son bras tendu, montre la mer.

Sur la nappe lumineuse qu'écorchent les obus, la trajectoire mortelle d'une torpille trace le sillage blanc de ses bulles d'air. Droit vers l'arrière du navire, le ruban se déroule. Mains crispées aux rambardes, les deux officiers regardent. Rien à tenter, il est trop tard, et voici la torpille. Touche ou manque ?... Manque ! À moins de deux mètres, le fuseau d'acier, nettement visible, élonge le navire de bout en bout. Mais deux mètres ou deux milles, c'est tout un, et le miracle continue. Si Blanc avait donné son coup de barre cinq secondes plus tard, c'en était fait de la *Pioche*, et des autres aussi sans doute. Tout une batterie de tubes lance-torpilles les attendait...

– La drague est engagée !

Ce cri vient de l'arrière. La drague a dû crocher dans un haut-fond ou dans quelque chaîne tendue là contre les sous-marins. La *Pioche* est immobilisée, offerte sans défense au massacre. Tout de suite, l'encadrement des projectiles se resserre. Une grosse gerbe, obus de 10 ou de 15, retombe en cataracte sur la passerelle.

Un coup de hache, et c'est fait. Le courant entraîne aussitôt vers l'aval le dragueur libéré. Le *Râteau*, l'*Henriette* et le petit *Jules-Couette* qui, loin derrière, suivait, réduisent leur vitesse. Même sous le feu, on doit observer les convenances, lesquelles exigent que le chef marche en tête de son escadrille. Sitôt que la *Pioche* les a doublés, les autres se rangent correctement dans ses eaux. Ainsi refor-

més, et tout en rentrant leurs dragues, les bateaux rallient la terre à l'abri des hautes falaises. En quelques minutes, le courant les a emmenés hors de portée des canons turcs, qui cessent le feu.

Pas un Français n'est blessé, mais les tôles sont criblées et les ponts jonchés d'éclats. Aucune dispute pour la récolte des souvenirs : les hommes n'ont qu'à se baisser pour en prendre.

Résultats : à l'aube, l'*Ishkeul*, de l'escadrille Blanc, coule une mine qui dérivait en surface. A-t-elle été draguée, ou a-t-elle rompu son orin ? Mystère... Plusieurs cisailles de l'*Henriette* et du *Râteau* ont fonctionné, mais où sont allées les mines ? Mystère encore... Et qui pourrait tracer sur la carte le chenal nettoyé cette nuit ? Les commandants comparent les graphiques de leurs routes : aucun d'eux ne s'accorde avec les autres...

Ainsi poussée à fond l'expérience prouve qu'on ne pourra jamais draguer la passe sans éteindre d'abord le feu des batteries de campagne, qu'il faut ranger à les toucher et dont le nombre ne cesse de croître. Telle est la conclusion qu'apporte à ses chefs le lieutenant de vaisseau Blanc, lequel a failli payer très cher le droit de l'exprimer.

Le soir, suivant, c'est le tour d'une escadrille anglaise qu'accompagne le croiseur *Amethyst* et le cuirassé *Canopus*, qui canonne les batteries et les projecteurs pendant une heure. Pris sous le feu de soixante canons, trente sur chaque rive, quatre bateaux sur six sont mis hors de combat avant même d'avoir dragué et ramènent quatre morts et des blessés. L'*Amethyst*, grande silhouette très visible, perd dix-huit tués et vingt-deux blessés...

Le lendemain 14 mars, les Français recommencent, et ainsi de suite jusqu'au 16.

VII. – AU PIED DU MUR.

Le jour approche. Il est temps de faire le point.

Pour attaquer de tout près les forts et les réduire, il faut d'abord draguer les mines, toutes les mines.

Ces mines, on ne peut les draguer tant que les forts ne sont point réduits.

Cercle vicieux !

Voici ce que, le 10 mars, Carden dit à l'Amirauté :

« L'entrée est retardée par la difficulté des dragages et les nombreux canons qu'on n'arrive pas à détruire. »

L'Amirauté britannique a deux têtes solides, deux marins : l'amiral Sir John Fisher et l'amiral Sir Henry Jackson, chef de la division des opérations lointaines.

Le forçement du détroit, dit Sir Henry, entraînerait de lourdes pertes de cuirassés et d'hommes. Et, une fois le détroit forcé, le passage des transports de troupes restera impossible, car le chenal sera aussi malsain qu'auparavant. Il serait peut-être temps de demander à Carden s'il estime venu le moment de se servir des soldats pour occuper la presqu'île de Gallipoli et la nettoyer de l'artillerie allemande. L'escadre appuierait l'opération.

Oh ! Oh ! Voilà qui contredit l'idée du War Council, ou plutôt l'idée de M. Winston Churchill, que ses collègues suivent passivement... C'est seulement, pense l'assemblée suprême, après le forçement des **Dardanelles** que les troupes devront être employées pour tenir les forts détruits et pour prendre Constantinople.

Pourtant, voyons : le métier de l'armée n'est-il pas justement de s'emparer des forts ?

L'armée, c'est Lord Kitchener. Que dit-il ? Ceci : L'affaire sera rude. Pas moyen de l'entreprendre avant l'arrivée de la solide 29^e division anglaise, laquelle n'est pas prête. Il faut donc l'attendre.

Soit, mais les autres troupes sont-elles à pied d'œuvre ? Allons voir à Moudros.

On y trouve des transports, les uns chargés de soldats, les autres de matériel. Mais figurez-vous que tel bataillon embarqué sur le *Franconia*, par exemple, a ses équipements à bord du *Cawdor-Castle*, ses cuisines de campagne sur la *Braemar-Castle*, ses munitions dans les soutes du *Caledonian* et ses ambulances à fond de cale d'un cinquième transport. Et ce bataillon peut s'estimer favorisé des dieux si aucun des cinq navires en question n'est resté à la traîne à Alexandrie, à Malte ou en Angleterre. Rien à faire avant d'avoir vidé tous ces bateaux et de les avoir rechargés, en ordre cette fois, à Alexandrie.

Pourquoi si loin, alors qu'existe la base navale de Moudros ? Parce que Moudros ne possède encore ni chalands, ni remorqueurs, ni hangars, ni grues, ni quais, ni jetées. Moudros n'a même pas d'eau...

Alors ? Alors, puisque la flotte ne peut forcer sans le secours des soldats, il faut bien qu'elle les attende, prétendent les militaires et les marins qui, depuis deux mois, n'ont pas changé d'avis. À la mi-janvier, en effet, Sir Henry Jackson – toujours lui – disait : « Si nous ne tenons pas la presqu'île de Gallipoli, la flotte, lorsqu'elle aura franchi le détroit, aura non seulement son ravitaillement, surtout en charbon, mais aussi sa retraite coupés. »

Notez qu'à l'époque où l'amiral Jackson parlait ainsi, on ignorait encore à quelles défenses formidables l'amiral Carden allait se heurter.

Sur ce, à moins d'être aveugle, M. Winston Churchill va s'incliner ?

N'en croyez rien. Vous oubliez la politique, à quoi les militaires – terrestres ou marins – n'ont, chacun le sait, jamais rien compris. M. Churchill, lui, a tout prévu, même le retard de l'armée britannique. Il tient en réserve, pour l'attaque des **Dardanelles**, deux belles divisions, deux divisions grecques parées à marcher le 1^{er} mars.

Mais M. Churchill a compté sans le spectre de Byzance et sans le testament de Pierre le Grand... La Russie, poids mort des Alliés, s'oppose à l'intervention hellénique ! Du coup, Venizelos se démet, Constantin reprend courage, la propagande allemande redouble à Athènes et la situation se gâte dans les Balkans...

Un seul moyen de la rétablir : passer les **Dardanelles** coûte que coûte.

Bon. Mais si on ne passe pas ?

On passera. Inspirateur de cette croisade, le bouillant Churchill le veut. Foin des spécialistes qui voient des difficultés partout ! « L'heure de la prudence est passée, dit Londres à Carden le 11 mars, le moment est venu d'agir avec vigueur. Vous pouvez tout risquer, les navires coulés seront remplacés et l'importance du résultat à atteindre justifie toutes les pertes. »

Le 16 mars, l'amiral Carden tombe soudain malade. Si malade qu'il résigne son commandement.

Il ne veut pas porter la responsabilité d'une casse qu'il prévoit lourde et qu'il sait inutile.

Pourvu aussitôt d'une commission de vice-amiral, John Michaël de Robeck devient commandant en chef des escadres alliées aux **Dardanelles**.

Deux événements graves marquent la journée du lendemain 17 mars.

C'est d'abord une conférence qui réunit tous les grands chefs. Une attaque à fond est décidée pour le 18.

Le général Sir Ian Hamilton, commandant en chef des troupes, est présent. Arrivé le matin même à Moudros, il apporte de Londres des instructions dont voici l'essence : « La flotte va passer. Vous n'aurez à employer en grand le corps expéditionnaire que si les bateaux manquent leur coup après avoir épuisé toutes leurs ressources. Sous aucun prétexte, on ne renoncera à l'attaque contre Constantinople. Les conséquences d'un tel recul seraient trop graves. »

Sir Ian Hamilton ignore tout des défenses des **Dardanelles**. Il n'a aucune carte exacte du détroit, aucune étude préliminaire sur les opérations à entreprendre. L'État-major général de l'armée anglaise n'a pas travaillé la question...

Second événement du 17 mars :

Dans la soirée, à l'endroit d'où les bâtiments ont bombardé les forts le 6 et le 7, dans la baie d'Eren-Keui, les Turcs mouillent sur une ligne parallèle à la côte toutes les mines qui leur restent.

Simplement.