

UN ÉPISODE PEU CONNU DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

L'ODYSSÉE DES RESCAPÉS DU CROISEUR ALLEMAND « EMDEN » DANS L'OcéAN INDIEN ET EN MER ROUGE EN 1915

Lorsque l'*Emden* fut coulé par le croiseur britannique *Sydney* aux îles Keeling, possessions anglaises de l'Océan Indien méridional, le 9 novembre 1914, il achevait une courte mais brillante carrière de croiseur corsaire. Entre son appareillage de Tsing-Tao, le 31 juillet 1914, et son combat des îles Keeling, il avait coulé en trois mois, dans l'Océan Indien, vingt-deux navires de commerce et deux navires de guerre — le croiseur russe *Yemtchoug* et le torpilleur français *Mousquet* — jaugeant en tout près de 120.000 tonnes.

Le *Sydney* surprit l'*Emden* au mouillage de l'île Direction (South Keeling), au moment où la compagnie de débarquement du croiseur allemand, commandée par l'officier en second, le lieutenant de vaisseau H. von Mucke, détruisait à terre les stations de radio et de câbles sous-marins qui constituaient un relais vital de communications entre l'île Maurice, Batavia, l'Australie et la Grande-Bretagne.

Après la perte de l'*Emden*, échoué sur les récifs de North Keeling, von Mucke, qui était resté à terre pendant le combat, s'empara au mouillage d'une goélette anglaise de 100 tonnes, l'*Ayasha*, et, avec les 3 officiers et les 47 hommes de la compagnie de débarquement, réussit à rallier le port hollandais de Padang, dans l'île de Sumatra.

De là, avec un petit vapeur allemand de 1.700 tonnes, le *Choising*, il traversa l'Océan Indien et gagna Hoddeidah, au Yémen, où il débarqua avec ses hommes. Traversant le Yémen et le Hedjaz, voyageant tantôt par mer tantôt par terre, le détachement de l'*Emden*,

après avoir livré un dur combat à Ras-El-Awad, atteignit, en mai 1915, El-Ouedj, station du chemin de fer Damas-Médine, d'où il rejoignit la Turquie et l'Allemagne.

Cette extraordinaire odyssée de 7.000 kilomètres est tout à l'honneur de von Mucke et de ses marins qui, au prix de difficultés inouïes, réussirent, avec une énergie et un courage indomptables, à rejoindre leur patrie.

Les régions qu'ils traversèrent, en Arabie méridionale, sont maintenant sous les feux de l'actualité. Quarante années après la fin de la première guerre mondiale, la situation politique du Sud de l'Arabie pose des problèmes identiques à ceux que lui créait le voisinage de l'empire ottoman. Nous ne pouvons les ignorer, car leur solution conditionne, dans une certaine mesure, l'avenir de la paix dans cette partie du Proche-Orient.



SITUATION AU YEMEN ET A ADEN EN 1915

Il paraît nécessaire, avant d'entreprendre le récit des aventures des rescapés de l'*Emden*, de rappeler succinctement les éléments de la situation au Yémen et à Aden en 1915.

L'Allemagne espérait bien, au début de la première guerre mondiale, que les troupes turques basées au Yémen chasseraient les Anglais d'Aden, et l'appui des contingents yéménites avait été obtenu en promettant à l'Imam Yahya de rétablir sa souveraineté sur les protectorats d'Aden et l'Hadramaouth.

De nos jours, l'U.R.S.S. cherche à s'implanter à Aden. Le Yémen est encouragé à développer ses revendications territoriales sur Aden et l'Hadramaouth. Poussé par le Caire et Moscou dans une intervention militaire directe, il reçoit des instructeurs pour encadrer son armée et de l'armement russe pour la porter au degré d'efficacité désirable.

Cependant, il est difficile de prendre Aden et l'attaque turque de 1915, menée entièrement par voie de terre et avec des forces importantes, s'est terminée par un échec. Elle fut enrayée dès que les premiers renforts anglais débarquèrent. Une attaque par surprise conduite avec rapidité, dès le début des hostilités, aurait pu permettre aux Turcs de pénétrer dans la ville et d'atteindre le port.

Aden, place forte, devrait pouvoir résister à l'armée yéménite dont les qualités offensives sont limitées par un faible entraînement militaire et par un armement très classique. Il reste, cependant, la subversion intérieure qui peut jouer, à Aden, un rôle dangereux et peut-être déterminant en raison de la très forte proportion de sujets yéménites dans la population locale.

**

Depuis le moyen âge, le Yémen avait été occupé, avec des fortunes diverses, par l'Égypte et par la Turquie.

Après l'évacuation égyptienne de 1840, les Turcs s'étaient installés le long de la côte et dans quelques places fortes de l'intérieur. Ils avaient pris Sanaa en 1872, mais, chassés de la capitale en 1905 par un soulèvement populaire dirigé par l'Imam Yahya, ils avaient signé avec ce dernier, en 1911, le traité de Dahan qui reconnaissait l'Imam comme souverain du Yémen sous la suzeraineté ottomane.

**

En 1914, à la déclaration de guerre, la Turquie entretenait en Arabie quatre divisions d'infanterie :

- la 22^e division au Hedjaz ;
- la 21^e division en Asir (province côtière

de la Mer Rouge, entre le Hedjaz et le Yémen) ;

— les 39^e et 40^e divisions (7^e corps d'armée) au Yémen.

Le 7^e corps d'armée turc, commandé par le général Ali-Saïd Pacha et campé sur les hauts-plateaux (quartier général à Sanaa), était formé d'unités de montagne renforcées par des contingents yéménites. Il ne disposait pas d'artillerie lourde pour gêner, dans le détroit de Bab-el-Mandeb, le passage des navires de l'Entente, au surplus maîtresse de la mer. En outre, ses communications avec la Turquie étaient précaires.

En novembre 1914, la 40^e division occupa Cheikh-Saïd, sur la côte Est du détroit, et menaça Périm. Le commandement britannique réagit aussitôt en débarquant de vive force à Cheikh-Saïd la 29^e brigade du général Cox, qui était en cours de transport entre les Indes et l'Égypte. Les forces britanniques refoulèrent les Turcs dans les montagnes et la brigade continua sa route vers le canal de Suez. Les Turcs firent une deuxième tentative dans la région, en juin 1915, et essayèrent, en utilisant des boutres arabes, de s'emparer de Périm. Interceptés par la croisière anglaise, ils durent regagner la côte sans pouvoir s'approcher de l'île.

Malgré l'inefficacité de ses tentatives au détroit de Bal-el-Mandeb, le général Ali-Saïd Pacha se décida à attaquer Aden.

Base navale et escale vitale du trafic britannique sur la route des Indes, Aden était hérissée de batteries tournées vers la mer, mais l'isthme n'était pas en état de défense et rien n'avait été prévu pour repousser une attaque venant de la terre. La sécurité, du côté du continent, était assurée par le protectorat anglais sur les tribus du sultanat de Lahedj et par des détachements de méharistes de l'Aden Camel Corps.

La garnison d'Aden consistait, en 1914, en trois bataillons, trois batteries et un escadron de troupes indiennes. Cependant, après les premières incursions des Turcs à Cheikh-Saïd, elle avait été renforcée par la brigade anglo-indienne du général Shaw.

En juin 1915, la 39^e division turque envahit le sultanat de Lahedj, bouscula l'Aden Camel

Corps et obligea la brigade Shaw à se replier dans la presqu'île. Les avant-gardes turques occupèrent Cheikh-Othman, à 4 kilomètres d'Aden, qui fut encerclé. Pour mettre fin à ce blocus, le gouvernement britannique expédia à Aden une division d'infanterie indienne commandée par le général Younghusband. Cette division se porta sur Cheikh-Othman contre les Turcs qui se replièrent immédiatement au Nord, jusqu'à 20 kilomètres de la mer. En outre, les Anglais négociaient secrètement avec l'Imam Yahya, qui les écoutait favorablement, mais dont la liberté d'action était étroitement surveillée par les forces turques.

La situation était sans issue ; les Turcs ne pouvaient prendre Aden, mais bloquaient la ville du côté du continent. Les Anglais, de leur côté, étaient impuissants contre les Turcs et leurs irréguliers yéménites. Ils réduisirent, en 1916, leurs forces à une division et furent ravitaillés uniquement par les Indes.

Par ailleurs, de 1914 à 1917, le Yémen dépendit, au point de vue de l'action politique anglaise, non pas du Bureau anglo-arabe du Caire, mais du Bureau anglo-indien de Delhi. Or, si le Bureau anglo-arabe, sous l'influence du colonel Lawrence, était violemment panarabique, le Bureau anglo-indien était opposé à tout ce qui pouvait, de près ou de loin, évoquer chez les Indiens l'idée panislamique. C'est pourquoi il obligea ses agents à rester dans l'inaction vis-à-vis de l'Imam Yahya.

Il fallut attendre juin 1917 pour que l'amiral Wemyss, commandant en chef de la station des Indes orientales, et de qui dépendait la Mer Rouge, réagisse énergiquement. L'amiral était acquis aux idées du Bureau anglo-arabe du Caire et se décida à prendre vis-à-vis du Yémen une attitude plus directe. Le bombardement d'Ho-deidah par les forces navales anglaises, en juillet 1917, et la prise de l'île de Kamaran et du port de Salif, sur la côte yéménite, impressionnèrent l'Imam Yahya qui offrit son alliance aux Britanniques. Le front turc d'Aden se trouva ainsi stabilisé et resta inactif jusqu'à la fin de la guerre.

SITUATION EN ASIR ET AU HEDJAZ

La 21^e division turque se maintint sans difficulté en Asir pendant toute la guerre. Sa présence dans cette province n'était pas d'une grande utilité militaire ; elle aurait pu être rappelée en Syrie, si le soulèvement du Hedjaz et le blocus des côtes de la Mer Rouge ne l'avaient immobilisée.

Elle eut pour adversaire l'Emir Ydriss, acquis aux Anglais, et qui l'attaqua à Kounfoudah en juillet 1916 ; mais ce dernier, malgré l'appui de la marine britannique, ne put conquérir la totalité de la côte du Asir.

Au Hedjaz, le Chérif de la Mecque, Hussein Ibn Ali, se décida, en 1916, sur les instances du colonel Lawrence, à accepter les offres du gouvernement anglais et à se révolter contre les Turcs. Les cabinets de Londres avaient déjà, avant la guerre, proposé le protectorat britannique au Chérif. La révolte du Hedjaz devait avoir comme effet immédiat de couper les communications terrestres du 7^e corps d'armée turc qui menaçait Aden et obliger les Turcs à abandonner la côte de la Mer Rouge et la Mecque, bases de leur propagande dans le Proche-Orient. Le Sultan de Constantinople, perdant le titre de « Serviteur des Villes saintes », perdrait également une partie de son influence de Khalife de l'Islam. En outre, la révolte arabe devait menacer par le Sud le front turc de Palestine et d'Égypte et aider l'offensive du général Murray pour soulager le canal de Suez.

Hussein Ibn Ali avait hésité longtemps. Il craignait la 22^e division turque commandée par le terrible Fakhri Pacha. Pour le décider, la Grande-Bretagne avait fini par lui promettre, par un traité secret (1915), de restaurer à son profit un empire arabe embrassant l'Arabie, la Syrie et la Mésopotamie.

La révolte éclata le 5 juin 1916 et souleva contre les Turcs une grande partie de la population du Hedjaz.

La situation en Arabie n'était guère favorable aux Allemands, lorsque von Mucke et ses marins s'y engagèrent en mars 1915, et ils subirent, à Ras-El-Awad, à une journée de marche de Djeddah, une attaque extrêmement violente de guerriers arabes qui faillit les anéantir. Pré-

sentée par les autorités de la Mecque comme une attaque de pillards, elle fut, en réalité, l'œuvre des forces régulières du Chérif commandées par son propre fils Abdallah (futur roi de Transjordanie) qui, conseillé par son entourage britannique, comptait, en détruisait le détachement allemand, s'attirer les bonnes grâces de la Grande-Bretagne.

DES ILES KEELING A SUMATRA ET HODDEIDAH

Mais revenons aux îles Keeling, le 9 novembre 1914, après le combat de l'*Emden* et du *Sydney*.

Le lieutenant de vaisseau von Mucke, resté à terre avec la compagnie de débarquement du croiseur, décida, après la destruction de l'*Emden*, à laquelle il avait assisté du rivage, de quitter l'île Direction pour ne pas tomber prisonnier des Anglais. Il embarqua avec ses hommes sur une vieille goélette anglaise de 30 mètres et de 100 tonneaux, désarmée depuis des années et à moitié pourrie, l'*Ayesha*, qui terminait sa carrière au mouillage de l'île Direction. Malgré le mauvais état du navire, il mit à la voile dès le 10 novembre, craignant un débarquement britannique dans les Keeling. Son objectif était le port de Padang, dans l'île de Sumatra, où de nombreux bâtiments de commerce allemands s'étaient réfugiés sous la protection de la neutralité hollandaise.

La traversée Keeling-Padang dura dix-sept jours et, le 27 novembre, l'*Ayesha*, malgré le mauvais temps qui l'avait mise en péril à plusieurs reprises, entra dans le port de Padang, saluée par les hourras des équipages des navires de commerce allemands. Les provisions hâtivement embarquées à l'île Direction touchaient à leur fin ; en outre, l'état de la goélette et l'entassement à bord des 50 hommes de la compagnie de débarquement ne lui auraient pas permis de continuer à faire route. C'était déjà un exploit que de parcourir 700 milles dans l'Océan Indien avec une seule carte routière qui allait de Hong-Kong au Mozambique et un mauvais compas déréglé...

Le gouvernement hollandais ne voulut pas reconnaître à l'*Ayesha* la qualité de bâtiment de commerce et prétendit considérer la goélette comme prise de guerre. Sa liberté d'action était limitée par la puissante pression qu'exerçaient sur lui l'Angleterre et le Japon ; aussi il essaya de persuader von Mucke de se laisser interner avec son équipage. Mais les hommes de l'*Ayesha* refusèrent l'offre hollandaise et, aidés par les nombreux navires de commerce allemands réfugiés à Padang, ils complétèrent leurs approvisionnements pour pouvoir reprendre la mer dans les vingt-quatre heures, comme le droit maritime international les y autorisait. Von Mucke obtint que l'*Ayesha* fut considérée comme navire de guerre allemand et, sans prévenir les autorités du port, il appareilla de Padang douze heures à peine après son entrée dans les eaux territoriales de Sumatra. Il avait mis à profit cette courte escale pour prendre contact avec le *Choising*, petit vapeur allemand qui, chargé de charbon, était l'un des ravitailleurs de l'*Emden*, pour lui fixer un rendez-vous hors des eaux territoriales.

Cette décision comportait de gros risques, car la nouvelle de l'arrivée de l'*Ayesha* était connue de tous les services de renseignements alliés, et il n'y avait pas moins de treize navires de guerre qui l'attendaient au large de Padang et de la côte de Sumatra : un croiseur et deux croiseurs auxiliaires britanniques, deux croiseurs auxiliaires néo-zélandais, quatre croiseurs et trois destroyers japonais et un croiseur russe.

Par un hasard extraordinaire, l'*Ayesha* croisa sans être découverte au large de Padang pendant dix-huit jours, en attendant le *Choising* et, le 15 décembre 1914, le cargo allemand, qui avait enfin pu s'échapper de Sumatra, rejoignit la goélette. Le transbordement se fit aussitôt ; l'*Ayesha* fut sabordée et von Mucke se trouva en face de l'une des alternatives suivantes :

— soit rallier Tsing-Tao, mais les nouvelles de la forteresse allemande étaient mauvaises. Elle devait être investie très rapidement ;

— soit rallier l'Afrique orientale allemande où des combats étaient en cours entre les troupes allemandes et anglaises. Le croiseur

Königsberg était bloqué dans la rivière Rufidji par des forces navales britanniques ;

— soit faire le tour de l'Afrique et rejoindre ainsi l'Allemagne, ce qui présentait des difficultés énormes ;

— soit atteindre l'Arabie du Sud où les Turcs, alliés de l'Allemagne, assiégeaient Aden.

Von Mucke adopta la dernière solution et, après avoir camouflé le *Choising* en cargo italien, il fit route très au Sud, entre les Maldives et les Chagos, pour s'écarter des routes fréquentées, tout en évitant les régions où se formaient, à cette époque de l'année, des cyclones tropicaux.

Il atteignit, le 7 janvier 1915, l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb, après trois semaines de route dans l'Océan Indien, sans faire de mauvaises rencontres.

Tous feux masqués, le *Choising* franchit le détroit de nuit en longeant la côte africaine et passa sans être décelé à travers la croisière anglaise, basée sur Périn.

Évitant les routes fréquentées de la Mer Rouge, il s'approcha, le 8 janvier de nuit, de la côte du Yémen pour tenter de reconnaître Hoddeidah, où von Mucke voulait débarquer avec ses hommes. Ne possédant pas de carte précise, il se dirigea prudemment sur une rangée de feux électriques qui lui semblaient être les lumières de la ville et qui se révélèrent être, à la dernière minute, ceux du croiseur français *Desaix* mouillé devant Hoddeidah.

Ce bâtiment avait appareillé de Brest, le 18 novembre 1914, pour être affecté à la défense du canal de Suez, sous les ordres de l'amiral Peirse, commandant en chef la station navale des Indes orientales. Dès son arrivée à Port-Saïd, il avait été envoyé en Mer Rouge pour relever le croiseur *Dupleix*, en station devant Hoddeidah depuis le 28 novembre. La relève s'était effectuée le 3 décembre.

L'envoi d'un croiseur français sur les côtes du Yémen avait été décidé, le 27 novembre, par le gouvernement, en accord avec le gouvernement britannique, car le gouverneur turc d'Hoddeidah refusait de laisser partir les consuls de France et de Grande-Bretagne sans instructions du gouvernement ottoman.

Le commandant du *Desaix*, après avoir entamé des pourparlers avec les autorités turques du Yémen par l'intermédiaire du consul d'Italie, avait dû attendre jusqu'au 13 février 1915 pour obtenir satisfaction et rapatrier les deux consuls.

A la vue du *Desaix*, von Mucke décida d'abandonner le *Choising*, trop voyant, et de débarquer avec ses embarcations à proximité d'Hoddeidah, afin de rejoindre les forces turques qui tenaient la ville. Le *Choising* n'avait pas été aperçu et ce débarquement s'effectua avec succès à l'aube du 9 janvier. Le cargo allemand fit ensuite route sur Massaouah, où il fut interné par les Italiens.

Il ne semble pas que le *Desaix* se soit douté de quoi que ce soit, car son commandant reçut, un mois après, le 15 février, une demande d'explication assez fraîche de Marine-Paris sur les conditions dans lesquelles s'était effectué le débarquement des marins allemands. En fait, il n'en connut la nouvelle que le 31 janvier, soit trois semaines après.

Le détachement allemand gagna Hoddeidah, où les troupes turques lui firent une réception enthousiaste. Von Mucke tint une conférence avec les autorités militaires, en vue de choisir son chemin de retour vers le Hedjaz, où il comptait emprunter le chemin de fer Médine-Damas pour gagner la Turquie et l'Allemagne. Il avait deux solutions : la voie de terre ou la voie de mer.

La voie de mer lui semblait délicate. Le *Choising* était parti pour Massaouah et le blocus franco-anglais des côtes sud de la Mer Rouge était assuré par le *Desaix* et par plusieurs avisos et croiseurs auxiliaires britanniques, qui ne pouvaient manquer d'être avertis du départ des marins allemands. Von Mucke choisit la route de terre et décida de rejoindre Sanaa, sur les hauts-plateaux de l'intérieur. La route terrestre côtière lui semblait peu sûre et, en outre, il espérait que l'air des montagnes améliorerait l'état de santé de ses hommes qui supportaient mal le terrible climat de la Mer Rouge. Il pensait aussi recevoir à Sanaa, siège du 7^e corps d'armée turc, les moyens nécessaires pour poursuivre sa route.

Escorté par l'armée turque, il quitta Hoddeidah avec son détachement et une imposante caravane de chameaux, et c'est ainsi que Sanaa fut atteint sept jours après. Là, ses espoirs s'évanouirent rapidement. Les forces turques ne contrôlaient, en fait, que quelques rares axes routiers et villes fortifiées et se révélaient incapables d'assurer la sécurité et l'escorte des marins allemands vers le Asir et le Hedjaz. L'hostilité de la population yéménite et l'incapacité du quartier général turc constituaient des obstacles majeurs à un départ de Sanaa vers le Asir, où le détachement aurait dû traverser des régions travaillées par la propagande britannique et déjà en rébellion ouverte contre les Turcs.

DE HODDEIDAH A SANAA

Von Mucke résolut de retourner à Hoddeidah pour se procurer un navire et poursuivre sa route vers le Nord par la voie maritime, malgré le blocus franco-britannique. Il refit donc le trajet en sens inverse avec une nouvelle caravane de chameaux et de mulets, qu'il s'était procurée à ses frais, et, le 14 mars 1915, il quitta secrètement Hoddeidah avec deux boutres sur lesquels il avait embarqué, sans éveiller l'attention, tout son détachement avec armes et munitions. C'était un assez joli tour de force, car le Yémen fourmillait d'agents de renseignements et les faits et gestes des Européens étaient l'objet d'une surveillance attentive.

Pour passer à travers le blocus allié, von Mucke résolut de faire route par les chenaux intérieurs entre les bancs de coraux et la côte. L'entreprise était délicate, car l'hydrographie de ces régions était à peine ébauchée. Cependant, le 17 mars, il atteignit avec ses bâtiments l'île de Marka, sur la côte du Asir, mais perdit à l'atterrissage un de ses boutres qui s'éventra sur un récif. L'équipage fut recueilli par l'autre bâtiment et des plongeurs réussirent à sauver l'armement et les munitions, en particulier deux mitrailleuses qui se révélèrent par la suite fort utiles.

Le détachement fut rassemblé sur le boutre qui restait et quitta aussitôt Marka. Le pays n'était pas sûr. L'émir Ydriss qui tenait la côte, sauf Kounfoudah, était en liaison avec les agents britanniques et se déclarait en rébellion ouverte contre les Turcs. Kounfoudah, siège du quartier général de la 21^e division turque, fut atteinte le 29 mars. Après trois jours de repos, von Mucke se procura un grand boutre, où il put aisément embarquer tous ses hommes, et il atteignit Lith, au Hedjaz, le 24 mars. A ce point, le récif côtier qui les avait abrités jusque-là ne se prolongeait plus vers le Nord et ne les protégeait plus contre les croisières franco-britanniques. En outre, Djeddah était fortement bloquée du côté de la mer par des bâtiments de guerre anglais qui surveillaient étroitement les allées et venues des boutres arabes. Aussi von Mucke décida-t-il d'abandonner à Lith la route maritime et de prendre la route terrestre pour Djeddah. Si la Mecque et Médine étaient interdites aux Européens, en revanche Djeddah, siège de la plus grande partie de la 22^e division turque, pouvait accueillir les rescapés de l'*Emden*, en leur fournissant les moyens de poursuivre leur route vers le Nord.

Après avoir réuni 110 chameaux, les marins allemands se mirent en route, le 28 mars, avec toutes leurs armes, des vivres et une bonne provision d'eau.

COMBAT DE RAS-EL-AWAD

Le 31 mars, ils atteignirent le puits de Ras-el-Awad, à une journée de marche de Djeddah. Ils se mirent aussitôt en route, après avoir complété leur ravitaillement en eau, pour profiter de la fraîcheur nocturne et se rapprocher rapidement de Djeddah.

A l'aube du jour suivant, le détachement allemand traversait un paysage de dunes basses, lorsqu'il fut attaqué par plusieurs centaines de bédouins qui ouvrirent sur lui un feu nourri. Von Mucke rassembla tout son monde, creusa des tranchées et, se servant des chameaux comme protection rapprochée, se défendit avec

acharnement avec les quatre mitrailleuses, les vingt-six fusils et les vingt-quatre revolvers qu'il possédait. Le combat dura trois jours et trois nuits. Repoussant les attaques furieuses des bédouins, souffrant de la soif sous un soleil de feu, les marins allemands tinrent tête à leurs assaillants avec une ténacité et un courage remarquables.

L'attaque avait été minutieusement préparée et n'avait pas l'allure d'une agression ordinaire de détrousseurs de caravanes. Le premier jour, un officier et deux marins de l'*Emden* furent tués et plusieurs blessés. Malgré la chaleur infernale et le rationnement de l'eau et des provisions, les Allemands s'accrochèrent au terrain et firent subir à leurs agresseurs des pertes sensibles. Complètement encerclés, ils repoussèrent néanmoins plusieurs assauts et refusèrent de parlementer avec les bédouins qui voulaient obtenir leur reddition. La situation, cependant, au troisième jour, était sérieuse. L'eau était devenue rare et les munitions faisaient défaut. Von Mucke, qui se rendait compte de l'épuisement de sa troupe, ne voyait d'autre solution que de tenter une sortie pour essayer de percer vers Djeddah, lorsque apparurent, montés sur des chameaux et précédés par un parlementaire, deux personnages dont l'habillement et le riche harnachement laissaient connaître qu'ils n'étaient pas des bédouins ordinaires. Ils expliquèrent à von Mucke que le Prince Abdallah, second fils du Chérif de la Mecque, venait d'arriver avec une troupe importante pour les délivrer. Abdallah vint bientôt les rejoindre et déclara que son père l'avait envoyé à marches forcées pour se porter, avec ses meilleurs soldats, au secours du détachement allemand dès qu'il avait eu connaissance de sa situation. Von Mucke accepta sur le moment ces explications, car sa provision d'eau était épuisée, ses troupes exténuées et 40 de ses chameaux avaient été tués par les agresseurs. Il suivit donc Abdallah et, le 4 septembre 1915, il entra à Djeddah.

En fait, il apprit très rapidement que toute l'attaque avait été montée par Abdallah, obéissant aux ordres de son père et qui, en détruisant le détachement allemand, comptait s'atti-

rer les bonnes grâces des agents britanniques en contact avec la famille husseinite. La révolte du Hedjaz se préparait et le Chérif de la Mecque espérait prendre un bon départ vis-à-vis de la Grande-Bretagne, en exterminant les rescapés de l'*Emden* que les forces britanniques tentaient vainement de capturer depuis Padang. L'héroïque défense de von Mucke avait surpris Abdallah ; après avoir perdu près d'une centaine de soldats, le fils du Chérif avait préféré retourner la situation, en se présentant en sauveur des Allemands alliés des Turcs.

A Djeddah, les marins de l'*Emden* furent accueillis avec beaucoup d'enthousiasme par la garnison turque dont le commandant n'avait appris que très tardivement l'attaque des bédouins. Il promit de châtier les agresseurs, mais von Mucke ne se fit aucune illusion, quand il s'aperçut que les Turcs étaient pratiquement dans l'impossibilité de sortir de Djeddah. Les environs immédiats de la ville étaient en rébellion ouverte et les déplacements des troupes turques étaient très limités. Von Mucke fit reposer son détachement à Djeddah et soigna ses blessés. Il sentait la situation tendue et cherchait un moyen quelconque pour poursuivre sa route vers le Nord. Il ne voulait pas s'attarder dans la ville qu'il devinait peu sûre.

Bien lui en prit, car une autre troupe allemande fut complètement victime d'une attaque, vers la fin mai 1915, presque sous les murs de Djeddah. C'était le groupe du lieutenant de vaisseau von Moeller, qui commandait en temps de paix la canonnière fluviale *Tsingtau*, sur le Si-Kiang, en Chine. Au début de la guerre, il avait quitté son bâtiment pour diriger les ravitaillements allemands de Manille et, plus tard, en cherchant à rejoindre l'Allemagne, il avait été interné par les autorités hollandaises de Sourabaya. Avec cinq autres Allemands, il réussit à échapper à la surveillance des Hollandais sur un petit schooner baptisé *Weddigen*. Traversant l'Océan Indien en 82 jours, ils débarquèrent au début de mars 1915 sur la côte de l'Hadramaouth, à l'Est d'Aden, et gagnèrent Hoddeidah par voie de terre, via Sanaa. Ils essayèrent à l'aide d'un boutre de rejoindre Djeddah, mais le blocus anglais les obligea à

débarquer à Kounfoudah et à marcher sur Djeddah, en caravane, via Lith. Ils ne parvinrent jamais à destination, car la petite troupe fut entièrement massacrée par les bédouins sous les murs de la ville.

DE DJEDDAH VERS LE CHEMIN DE FER

La route terrestre de Djeddah au chemin de fer Médine-Damas était très dangereuse pour von Mucke. Le colonel Lawrence et ses agents prêchaient la révolte, et les tribus alertées par le Chérif de la Mecque attendaient les marins allemands pour les exterminer. Aussi von Mucke décida-t-il de s'échapper de Djeddah par mer, malgré le blocus anglais qui était assuré par trois navires de guerre à la limite des récifs côtiers. Il se procura secrètement un boutre et, après avoir annoncé partout qu'il allait prendre la route terrestre, il appareilla discrètement avec tout son détachement dans la nuit du 8 au 9 avril. Passant une fois de plus à travers le blocus anglais, il chercha sa route le long du récif côtier et se dirigea vers le Nord, après avoir échappé de justesse, à l'aube du 9 avril, à un bâtiment de guerre britannique. Faisant route le plus près possible de la côte et après avoir changé de boutre à Sherm-Rabeigh, il atteignit, le 28 avril, El-Ouedj, où les Turcs prirent en charge le détachement allemand. Le 6 mai, celui-ci atteignait sans encombre la station d'El-Ula, sur la ligne de chemin de fer Médine-Damas.

Le reste du voyage se déroula sans incident et von Mucke et ses hommes débarquèrent à Constantinople, le 1^{er} juin 1915. Ils furent ac-

cueillis triomphalement par l'amiral Souchon, commandant la division navale allemande *Goeben* et *Breslau* qui s'était réfugiée dans les Dardanelles le 11 août 1914, et qui était devenu, depuis, commandant en chef de la flotte turque. Ils gagnèrent ensuite l'Allemagne, où ils prirent à nouveau du service.

Ainsi prit fin cette interminable randonnée de 7.000 kilomètres qui avait duré sept mois. De l'*Ayesha* au *Choising*, des boutres aux caravanes de chameaux et au chemin de fer du Hedjaz, von Mucke, avec une énergie farouche, avait ramené jusqu'en Allemagne la compagnie de débarquement de l'*Emden*. Il n'avait perdu qu'un officier et trois hommes sur les quarante-neuf officiers, officiers mariniens et marins qui avaient quitté les îles Keeling sur son ordre.

Servi par une chance incroyable, il était passé sans être intercepté à travers le blocus de Padang, à travers celui de la Mer Rouge, de Périm à Djeddah, malgré les moyens importants que les Alliés avaient rassemblés dans ces zones. Mais cette chance, il faut le reconnaître, fut puissamment aidée par son audace, sa détermination et sa volonté de fer.

Décidé à rejoindre l'Allemagne coûte que coûte, il ne perdit jamais courage et sut insuffler à ses hommes confiance et résolution. Ce fut d'autant plus remarquable que leurs espoirs étaient minces après la perte de l'*Emden* et que leurs tribulations dans l'Océan Indien, en Mer Rouge et en Arabie les mirent souvent à deux doigts de leur perte.

Il y a là un magnifique exemple de courage, de volonté, de ténacité et de patriotisme qui mérite d'être connu et médité.

H. LABROUSSE,
Capitaine de Vaisseau.